Memoria mar
1887

CAPITULO I

FERROCARRILES

—

I

FERROCARRIL DE CARACAS Á LA GUAIRA

La Compañía á cuyo cargo corre esta empresa, ha llenado hasta ahora los deberes que la impone su contrato; y no obstante los estragos de consideración ocasionados á la línea por un invierno excepcional, como el del año de 1886, la Compañía ha procurado dejar expedito el tráfico cada vez que lo han interrumpido los derrumbes ocasionados por las lluvias.

Debo manifestaros que la Administración de la empresa participó á este Ministerio que iba á dar principio á la construcción del Viaducto de hierro que ha de reemplazar al que actualmente existe en Pariata, y que el Presidente de la República dispuso se pidiesen los planos de tal obra, para hacerlos estudiar detenidamente, y que no pudiese construirse el expresado Viaducto, sin que antes hubieran sido aprobados por el Gobierno. (Documento número 47). Inmediatamente envió el Administrador todos los planos detallados, (Documento número 48), los cuales fueron sometidos á estudio, y resultando satisfactorio el informe (Documento número 49) presentado por el Ingeniero Representante del Gobierno, fueron devueltos con la aprobación respectiva, á fin de que se diese principio á la obra. (Documento número 50).

La Compañía trata igualmente de colocar todos los puentes de hierro que aún necesita la línea para su perfecta estabilidad; y puede asegurarse que el día en que ella haya concluido tales trabajos, mejorará aquella empresa notablemente las condiciones de tráfico.

Con fecha 5 de julio dirigió, el Ilustre Americano, á este Ministerio, la comunicación que encontraréis entre los documentos comprobantes de la cuenta bajo el número 51, en la cual participa al Gobierno que ha celebrado un contrato con las Compañía del Ferrocarril de Caracas á Petare, Santa

Lucía y Valencia, otro con la del Ferrocarril de Puerto Cabello á Valencia; y otro con la Corporación del Puerto de La Guaira, respectivamente, por los cuales se traspasan á aquellas empresas las 9.004 acciones de á £ 10 que el Gobierno tenía en el Ferrocarril de La Guaira á Caracas, á la rata del 90 p%, á cuenta de las subvenciones con que el Gobierno debe contribuir á dichas obras. Penetrado el Consejero Encargado de la Presidencia de la República, de la importancia de las razones expuestas por el Ilustre Americano, en la comunicación aludida, aprobó en todas sus partes aquellos contratos, prévio el voto afirmativo del Consejo Federal.

II

FERROCARRIL CENTRAL

Con objeto de activar la terminación de los trabajos de esta importante vía férrea, en el trayecto de Caracas á Petare, dispuso el Presidente de la República, que se pusiera á disposición de la Compañía, la cantidad de B. 200.000, en los meses de enero y febrero de 1886, como buena cuenta de la parte que al Gobierno corresponde, según el artículo 10º del contrato respectivo. [Documento número 53].

Bajo el número 53, encontraréis el contrato celebrado el 23 de junio de 1886 en Londres, por el Ilustre Americano, en representación del Gobierno de Venezuela, con la Compañía del Ferrocarril Central Limitada, por el cual se asignan á ésta 2.500 acciones de á £ 10, de la Compañía del Ferrocarril de La Guaira á Caracas, pertenecientes al Gobierno Nacional, á la rata de 90 p% como dinero efectivo, por cuenta de las subvenciones á que el Gobierno está obligado por el artículo 10º del contrato respectivo, debiendo dichas acciones ser depositadas en poder de los señores N. G. Burch, Representante del Gobierno, y E. G. Farish, Secretario de la Compañía, para ir traspasándolas á los interesados, según comprobación

de los trabajos hechos y materiales empleados en este ferrocarril, con el Visto Bueno del Gobierno. Como buena cuenta de la acreencia que pudiera resultar en favor de la Compañía para esa fecha, se traspasaron á ésta, 1.670 acciones, á la rata expresada, equivalentes á £ 15.030 [quince mil treinta libras].

Este contrato, fué aprobado por el Gobierno en 29 de julio, [Documento número 54] lo cual se participó al Ilustre Americano en 5 de agosto, [Documento número 55].

A petición del señor Arthur W. Bateson, dispuso el ciudadano Consejero Encargado de la Presidencia de la República, que pudiesen correr los trenes del Ferrocarril hasta Petare, en los tres días consecutivos á contar desde aquel en que se anunciara el feliz arribo del Ilustre Americano, Presidente electo, al puerto de La Guaira, como una muestra de satisfacción de parte de la Compañía por el júbilo de que veía poseídos á todos los venezolanos por el regreso á la Patria del Aclamado por los Pueblos.

Concluidos todos los trabajos de construcción de la vía férrea en la sección de Caracas á Petare, y siendo satisfactorios los ensayos practicados, solicitó la Compañía autorización para abrir al tráfico público el trayecto concluido. El Gobierno dispuso que se inaugurase la obra en la parte expresada; y el 4 de setiembre tuvo efecto tal acto con todas las ceremonias y formalidades de estilo. Desde esa fecha continúa funcionando con toda regularidad el Ferrocarril entre esta capital y el vecino pueblo de Petare, principiando ya á sentirse los indisputables beneficios que ha de reportar al país, empresa de tanta importancia.

La Compañía prosigue los trabajos de construcción de Petare en adelante.

No debo dejar de haceros presente que la Junta de Fomento á cuyo cargo corría esta obra, anteriormente, continuó desempeñando su encargo hasta mayo, en cuyo mes cesó en sus funciones, habiendo siempre cumplido los deberes de su misión á entera satisfacción del Gobierno Nacional.

La suma girada para esta obra, durante el año corrido, alcanza á B. 477.280.

Por el informe que ha pasado á este Despacho el Representante de la Compañía, y que hallaréis marcado con el número 56, veréis el estado de adelanto que han alcanzado las obras de esta vía férrea hasta 12 de enero del corriente año.

III

FERROCARRIL DE PUERTO CABELLO Á VALENCIA

Tengo la satisfacción de anunciaros que los trabajos de esta importante vía férrea, prosiguen con actividad.

Atendiendo el Ilustre Americano á las consideraciones que á su privilegiada inteligencia traían el estado de decadencia de la Renta Nacional, y los trastornos que ésta pudiera ocasionar á las empresas ferrocarrileras, toda vez que el Gobierno se hallaba y se halla obligado á cooperar con una parte de no poca importancia, al monto de las sumas que han de invertirse en varias de esas obras, celebró en Londres, en 23 de junio de 1886, el contrato que encontraréis bajo el número 57, por el cual se asignaron á la Compañía del Ferrocarril de Puerto Cabello á Valencia, 4.004 acciones del Ferrocarril de Caracas á La Guaira, pertenecientes al Gobierno Nacional, con el objeto de asegurar, durante un número de meses, la subvención á que el Gobierno está obligado, por el artículo 13 del contrato de 21 de febrero de 1885, celebrado en Londres entre el Ilustre Americano General Guzmán Blanco y los señores Cutbill Son and De Lungo, ratificado por el Congreso de la República, para la construcción del ferrocarril que nos ocupa.

La Compañía aceptó las 4.004 acciones de á £ 10, á la rata del 90 p§ como dinero efectivo, y se obligó á abonar al Gobierno la suma de £ 36.036, en cuenta de la suscrición correspondiente al Gobierno.

Para el traspaso de las referidas acciones, quedaron comisionados los señores N. G. Burch y A. Bliss, á quienes fueron entregadas en calidad de depósito, debiendo éstos irlas entregando á los interesados ó á su orden, de conformidad con los comprobantes por trabajos ejecutados que, con el Visto Bueno del Gobierno de la República, presentaran aquellos. Inmediatamente se hizo á la Compañía el traspaso de 2.530 acciones de las expresadas, y á la rata dicha, equivalentes £ 22.770.

El ciudadano Consejero Encargado de la Presidencia, con el voto afirmativo del Consejo Federal, aprobó en todas sus partes el contrato á que se hace referencia, por Resolución de 29 de julio de 1886 que veréis marcada con el número 58; y con fecha 5 de agosto se participó ésta al Ilustre Americano, por la comunicación marcada con el número 59.

Posteriormente se ha expedido á la Compañía el Visto Bueno para recibir el remanente de las acciones que le fueron asignadas, todo de acuerdo con las estipulaciones contenidas en el contrato de traspaso.

Como en el contrato de concesión aparecen suscritos el Gobierno del Estado Carabobo, el Municipio de Valencia, el Municipio de Puerto Cabello, el Banco de Carabobo y los propietarios del mismo Estado por la suma de ochocientos ochenta mil bolívares [B. 880.000]; y no pudiendo estos suscritores cumplir con las obligaciones expresadas, el Gobierno Nacional ha resuelto tomar por su cuenta las suscripciones dichas, y al efecto se están tomando las medidas consiguientes á ese fin.

El Ilustre Americano dispuso que se levantase un presupuesto general de lo que falta por gastarse, para saber, con la mayor certeza posible, el monto de la cuarta parte que le corresponde al Gobierno, en la conclusión de este ferrocarril. Presentado á este Despacho dicho presupuesto, lo encontraréis marcado con el número 60.

La suma girada para esta obra, durante el año de la cuenta, alcanza á B. 900.900.

Bajo el número 61 encontraréis el informe pasado á

este Despacho en 15 de enero del corriente año, por la Compañía constructora de este importante ferrocarril. El os dará suficiente luz acerca del adelantamiento de los trabajos que se ejecutan en esa obra, que cuenta ya quince millas enrieladas, y tiene empleados 1.400 trabajadores diarios, en el resto de la vía hasta Valencia.

IV

FERROCARRIL DE CARACAS Á ANTÍMANO

El 19 de noviembre último, por Resolución de la misma fecha, que encontraréis marcada con el número 63 dispuso el Ilustre Americano que se procediese á continuar los trabajos de construcción de este ferrocarril, quedando la administración de la obra, á cargo de la misma Junta de Fomento anterior.

Dióse, pues, principio á ellos con la actividad necesaria, á fin de concluirlos en el menor lapso de tiempo posible, quedando la Dirección científica de la obra á cargo del Ingeniero Representante del Gobierno. Los ingenieros J. M. Ortega Martínez y Juan de D. Monserrate, fueron nombrados auxiliares del Director General; y el General José de Jesús Paúl Inspector de la obra, como veréis en los documentos números 64 y 65. Posteriormente se levantaron presupuestos para la terminación de la vía, y habiendo sido aprobado el que presentó el Ingeniero Juan Hurtado Manrique, resolvió el Ilustre Americano que se construyese la obra, con arreglo á este presupuesto y que para su cumplimiento, quedase el Ingeniero Hurtado Manrique, hecho cargo de la Dirección de los trabajos del ferrocarril. El presupuesto aprobado es el que corre bajo el número 66 de los documentos de la cuenta.

Tanto la Junta de Fomento, como los empleados nacionales de esta obra, proceden en el desempeño de su cometido, con eficaz contracción digna de encomio.

Bajo los números 66 y 67 respectivamente, encontraréis los informes que la Junta de Fomento y el Ingeniero Director de la línea han pasado á este Ministerio, con fecha 7 de enero último. Por éllos vendréis en conocimiento detallado de las obras ejecutadas hasta esa fecha; como también de la circunstancia feliz de que tal ferrocarril quedará terminado durante la época de vuestras sesiones.

La cantidad girada durante el año de la cuenta hasta 30 de noviembre alcanza á B. 59.616,70.

V

FERROCARRIL DE LA CEIBA Á SABANA DE MENDOZA

Según se os informó en el Capítulo XXXVII, página 356 de la Memoria anterior, la concesión de este importante ferrocarril fué traspasada, por el contratista Roncajolo, á los señores Adriano Saisse y Ramón March, quienes previa aceptación del Gobierno, prosiguieron los trabajos de construcción, con actividad.

El Gobierno, deseoso de tener informes circunstanciados acerca del estado de construcción de la vía, pidiólos al ciudadano Gobernador de la Sección Trujillo. Para atender éste á la solicitud dicha, se trasladó al lugar de los trabajos, acompañado del Secretario de la Sección, de los Miembros del Consejo Seccional, del General Cayo María Quintero, del señor Ramón March, empresario de la línea, y de otros varios ciudadanos. Practicada la visita, envió á este Despacho un informe, que encontraréis bajo el número 68, en el cual puso de manifiesto los adelantos que alcanzaba la obra, y los esfuerzos de los empresarios por dejar concluido ese ferrocarril á la brevedad posible.

En 25 de mayo último, solicitó el señor Ramón March el derecho de construir y colocar por su cuenta, y para el uso

de la empresa ferrocarrilera un Teléfono, necesario para el mejor servicio de ella; y á la vez pidió la exención de los derechos aduaneros para la introducción de las máquinas, aparatos y enseres que requiriese aquella nueva obra. Esta solicitud la hallaréis bajo el número 69. El Gobierno atendiendo, á las razones que el empresario expuso, resolvió con fecha 28 del mismo mes, como veréis en el documento número 70, acceder á dicha solicitud.

Constituída la Compañía en comandita, por acciones, bajo la razón social de R. March y Cª, lo participó esta Compañía al Gobierno, en comunicación de 29 de agosto de 1886, que está marcada con el número 71, como igualmente ofició haber nombrado su apoderado al señor Luis Curiel, del comercio de Maracaibo.

Con fecha 12 de enero último, participó el señor B. Roncajolo á este Despacho, [Documento número 72], que la vía férrea de La Ceiba á Sabana de Mendoza quedó enrielada hasta ese último punto, el 31 de diciembre de 1886; y que sería entregada al tráfico el día 20 del mismo enero.

El número 73, es un informe que el Ingeniero inglés señor William C. Burr, dirige al señor Roncajolo, sobre la solidez y buenas condiciones de la línea construida, el cual hace honor á la empresa y satisface al Gobierno Nacional que, con el mayor anhelo, desea que las obras que se construyan en el país reunan todas las condiciones que sean necesarias para su buena marcha, á la vez que llenen todos las prescripciones de la ciencia.

VI

FERROCARRIL DE LA FRÍA AL BRAZO

Con fecha 24 de mayo último, ofició á este Ministerio el Ilustre Americano General Guzmán Blanco, participando que había otorgado una declaratoria *ad referéndum*, garantizando al

7 p% de intéres anual sobre el capital necesario para llevar á cabo la prolongación de esta obra, en el trayecto de 25 kilómetros más hacia el interior, siendo la suma de £ 150.000 (ciento cincuenta mil libras,) la fijada como costo de esa nueva sección del ferrocarril, según veréis en el documento marcado con el número 74. Aprobadas por el Ejecutivo Nacional las anteriores ampliaciones, se comunicó esto al Ilustre Americano y á los interesados, en debida oportunidad.

Documento folio 97 98 y 99

Atendiendo el Ilustre Americano á las razones que exponía la Compañía sobre la imposibilidad de obtener un contratista responsable que construyera este ferrocarril, por no ser suficiente la suma de £ 3.000 (tres mil libras) por kilómetro, para el efecto, hizo la declaración *ad referéndum*, que encontraréis bajo el número 75, por la cual se garantiza el interés de 7 p%, sobre un aumento de mil libras esterlinas por kilómetro de vía férrea, entre Encontrados y La Fría, comenzando á hacerse efectivo este aumento de garantía, tan luego como esté construida la vía entre esos dos puntos y ya entregada al tráfico. Todo lo cual, mereció la aprobación del Gobierno Federal. (Documento número 76).

Ya han llegado los Ingenieros que aquella Compañía envía para dar principio á los trabajos de esta vía férrea, una de las más importantes y de más porvenir para la República.

VII

FERROCARRIL DE PETARE Á GUARIQUEN Y AL ORINOCO

El Ilustre Americano General Guzmán Blanco, en su caracter de Ministro Plenipotenciario de Venezuela en varias Cortes de Europa, celebró con los señores G. Laffon y Cª un contrato *ad referéndum*, que está marcado con el número 77 para construir dos ferrocarriles de los cuales, uno debe partir de la ciudad de Petare, y pasando por las de Guarenas, Guatire, Caucagua, Panaquire, Río Chico, Píritu, Barce-

lona y Cumaná, llegar hasta Guariquén ó algún punto vecino en el Golfo Triste; y el otro, salir de la misma línea expresada en la parto comprendida entre Píritu y Guariquén, y pasando por Maturín, terminar frente de Ciudad Bolívar ó en cualquier otro punto que se juzgue conveniente en el Orinoco. El contrato á que se hace referencia fué aprobado por el Gobierno, (Documento número 78) y con fecha 6 de agosto se participó al Ilustre Americano y á los interesados. (Documento número 79).

VIII

FERROCARRIL DE GUANTA Á BARCELONA

El 27 de noviembre de 1885 celebró el Ilustre Americano, en su calidad de Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Venezuela en varias Cortes de Europa, un contrato *ad referéndum*, con el señor Teodoro Delort, Presidente y Apoderado de la Sociedad de la Costa Firme, establecida en París. Conocéis este contrato, que fué aprobado por el Ejecutivo Nacional, y por vosotros en las sesiones del año último.

Necesitando la Compañía constructora de este ferrocarril, unos terrenos baldíos en la costa del puerto de Guanta, representó según veréis en el [Documento número 80] á este Despacho, pidiendo la propiedad de esas tierras, cuya superficie es de 5 hectáreas, 84 áreas y 24 m²; y acompañando el plano respectivo, apoyado en el artículo 1º del contrato celebrado en París el 27 de noviembre de 1885. El Presidente de la República dispuso se dictara la Resolución de 9 de octubre de 1886, que hallaréis bajo el número 81, por la cual se manda expedir, por quien corresponda, el título de propiedad del terreno acusado como baldío, lo cual tuvo debido efecto.

En este Despacho reposan los planos para el muelle y el

edificio de Aduana, que la Compañía de las Hulleras del Neverí ha de construir en la Bahía de Guanta, y los cuales fueron remitidos por la Compañía á fin de obtener la aprobación del Gobierno.

Estudiados detenidamente los planos dichos, y encontrándolos ajustados á las prescripciones de la ciencia, y á que ellos satisfacen todas las condiciones requeridas para el objeto de su destino, el Presidente de la República, tuvo á bien darles su aprobación, lo que se participó al apoderado de la Compañía, para que se procediese á la construcción de las obras expresadas.

Por el documento número 82, os impondréis de los detalles de las obras á que ha dado principio el apoderado de la Compañía, según lo ha participado á este Despacho, con fecha 12 de diciembre.

IX

FERROCARRIL DE LA LUZ Á BARQUISIMETO

El Ilustre Americano en el deseo de abrir ancho campo á la construcción de vías férreas, base de la prosperidad y engrandecimiento de los pueblos, celebró con los señores Tomás A. Meates y N. G. Burch, un contrato para la construcción de un ferrocarril que partiendo de La Luz ó de otro punto de Tucacas vaya á Barquisimeto. Con fecha 4 de julio de 1886, participó el General Guzmán Blanco al Gobierno la celebración del dicho contrato, en la comunicación que hallaréis bajo el número 83; y el contrato, bajo el número 84.

Como veréis por la letra de este documento, los señores Meates y Burch, se obligan á construir aquel ferrocarril hasta Barquisimeto, y tienen el derecho de extender la vía férrea hasta la ciudad del Tocuyo, ó la de Carora, ó la de Trujillo, como mejor convenga á los contratistas.

El Gobierno aprobó este contrato, según veréis en el documento número 85, é hizo las participaciones correspondientes al Ilustre Americano y á los interesados.

El señor N. G. Burch, participó á este Ministerio que se activaba la formación de la Compañía, y que dentro de breve término se daría principió á los trabajos de contrucción de esta importante vía férrea.

X

FERROCARRIL DE PUERTO CABELLO Á ARAURE Y BRUZUAL

Por el documento que encontraréis bajo el número 86, os impondréis del contrato que á 18 de abril de 1886, celebró el Ilustre Americano, en París, con Willian Burchell Esquire, para enlazar las ciudades de Puerto Cabello, vía Taría, con San Felipe, Yaritagua, Urachiche y Chivacoa, Araure y Bruzual, por medio de una vía férrea, debiendo pasar por "La Miel" y "Sarare", y tocar en los demás puntos que, á juicio del contratista, fuesen convenientes.

El Gobierno concede la garantía del 7 p% de interés anual, la cual se hará efectiva, por secciones, así:

Primera sección: de Puerto Cabello á Taría, pasando por El Palito. Su costo aceptado por el Gobierno alcanza á £ 1.100.000.

Segunda sección: de Taría á San Felipe, siendo el valor aceptado de £ 525.000.

Tercera sección: de San Felipe á Yaritagua, pasando por Guama, Urachiche y Chivacoa, cuyo costo será de £ 375.000.

Cuarta sección: de Yaritagua al Territorio Bruzual, pasando por Sarare y La Miel, cuyo costo no excederá de £ 1.000.000.

Por manera, que no podrá nunca exceder el costo de construcción de la vía, de esas sumas; y la garantía se pagará,

siempre que los rendimientos no lleguen á producir ese interés anual, en cuyo caso, abonará el Gobierno la diferencia que resultare, según la demostración y balance semestral que deberá pasar el cesionario ó quien haga sus veces, para su aprobación.

El contrato de que se os hace referencia fué aprobado por el Gobierno Federal, como veréis en la Resolución de 30 de agosto de 1886, marcada con el número 87, y en la misma fecha, se hizo la debida participación de ello al Ilustre Americano y á los interesados, por la comunicación inserta bajo los números 88 y 89.

En 4 de setiembre, comunicó á este Ministerio el señor William A. Andral, apoderado de la Compañía "The Bruzual Railway Limited," que el concesionario había traspasado su contrato á la expresada Compañía, en virtud del artículo 15 del mismo contrato, y que aquella corporación aceptaba en todas sus partes el traspaso de la dicha concesión, todo lo cual veréis en los documentos números 90 y 91.

A los efectos de ley, se dictó por este Ministerio, la Resolución de 6 de setiembre, documento número 92, por la cual el Gobierno, aprueba el traspaso hecho.

XI

FERROCARRIL DE SAN CRISTÓBAL AL URIBANTE

Por comunicación de 28 de abril de 1886, participó el Ilustre Americano, que había celebrado un contrato *ad referendum*, con el señor L. de Taibert, para la construcción de un ferrocarril que partiendo de la ciudad de San Cristóbal, termine en un punto navegable del río Uribante.

El contrato sobre la materia corre entre los comprobantes

de la Cuenta bajo el número 93. En él se obliga el contratista á entregar el expresado ferrocarril dentro del término de tres años, á contar de la época en que se dé principio á la obra, lo cual debe verificarse en un lapso de siete meses después de la aprobación del contrato por el Gobierno de la República, con una prórroga de cuatro meses más, debiendo al mismo tiempo tener, por lo menos, un buque de vapor en aguas del Uribante.

El Gobierno concede la garantía de 7 p8 de interés anual, sobre el importe total de la vía; y la Empresa está en el deber de conducir gratis la correspondencia despachada por las oficinas de correos; y á no cobrar por fletes y pasajes al Gobierno, sino la mitad de lo que se establezca como precio en las respectivas tarifas.

La duración del contrato es de noventa y nueve años, á contar de la fecha de su ratificación, al fin de los cuales, el ferrocarril y todas las pertenencias de la Empresa, pasarán á ser propiedad de la Nación.

El Ejecutivo Nacional aprobó el contrato á que se refiere el presente capítulo, [documento número 94], lo cual se comunicó al Ilustre Americano y al interesado, para los efectos consiguientes.

XII

FERROCARRIL DE MARACAIBO Á COJORO

Entre los documentos de la Cuenta, bajo el número 95, encontraréis el contrato *ad referendum* celebrado en París, por el Ilustre Americano, con los señores de la Hante y Cª en 12 de julio de 1886. Por dicho contrato se obliga el contratista á construir un ferrocarril de una sola vía, con conexiones, desde

el puerto de Cojoro, ó cualquiera otro punto de la costa comprendida entre el Saco de Maracaibo y la península de la Goagira, hasta la ciudad de Maracaibo; así como los muelles y edificios necesarios al tráfico en el punto de partida de la línea. Igualmente se obliga á construír y entregar al Gobierno de la República, sin remuneración alguna y como propiedad perfecta, un edificio para la Aduana, otro para Comandancia del Resguardo y un cuartel para la guarnición militar, todos ellos, con las localidades suficientes á llenar el objeto de su destino.

Los trabajos de construcción de la línea férrea deberán abrirse en el término de ocho meses á contar de la fecha de la ratificación del contrato; y estarán concluidos, como las obras anexas mencionadas, cuatro años después.

El Gobierno garantiza á esta Empresa el interés de 7 p§ anual sobre el capital total que el contratista, sus cesionarios ó sucesores, inviertan en la construcción de la vía férrea, el cual se fijará luego que se hayan verificado los estudios correspondientes.

Aprobado el contrato que nos ocupa por el Gobierno, en Resolución de 30 de agosto, [Documento número 96] se hicieron las participaciones debidas.

XIII

FERROCARRIL DE CARENERO Á RÍO CHICO

Por Resolución de 27 de enero de 1886, que está marcada con el número 97, dispuso el Presidente de la República darle su aprobación al traspaso que el contratista de este ferrocarril hizo, en 14 de junio de 1884, de su concesión de 5 del mismo mes y año, á la Compañía de Navegación fluvial y marítima de Barlovento, de conformidad con el artículo 14 del contrato.

La expresada Compañía prosigue activamente la ejecución de las obras de su contrato, y actualmente coloca un gran

puente de hierro sobre el río Tuy, cerca de la boca de Paparo, prometiéndose dejar concluída toda la línea para los primeros meses del presente año.

Marcado con el número 98, encontraréis el informe que la Compañía ha pasado á este Despacho, acerca del adelantamiento de la línea férrea hasta Río Chico, con los detalles minuciosos de toda la parte concluída, y el tiempo que falta para ser entregada al tráfico la totalidad de la vía.

XIV

FERROCARRIL DE MÉRIDA Y MUCUCHÍES A BOBURES

El 30 de agosto de 1886, se expidió por este Ministerio la Resolución marcada con el número 99, por la cual el Consejero Encargado de la Presidencia de la República, con el voto afirmativo del Consejo Federal, le prestó su aprobación al contrato *ad referéndum* celebrado en Londres el 5 del mismo mes, por el Ilustre Americano, con los señores de la Hante y Cª para la construcción de un ferrocarril de Mérida y Mucuchíes á Bobures.

El contrato aludido lo encontraréis entre los documentos de la presente Memoria, bajo el número 100.

Los señores de la Hante y Cª están obligados por él, á empezar los trabajos de construcción de esa vía dentro de un año, á contar desde la fecha de la ratificación del expresado contrato, por el Gobierno de Venezuela; y á terminar la línea tres años después de ese plazo.

Caso de que convenga más á los contratistas terminar la línea férrea en un punto del río Chama, deberán, en el mismo término ya mencionado de un año, proceder á la canalización de este río, hasta donde sea necesario, para su fácil y expedita navegación.

El Gobierno garantiza á la empresa el interés anual de 7 p%, conforme á la ley sobre la materia; y el capital total

que necesite la obra, se fijará luégo que se hayan practicado los estudios requeridos.

La ratificación, por el Gobierno de la República, del contrato á que se hace referencia, fué notificada en su debida oportunidad á los interesados.

XV

FERROCARRIL DEL ORINOCO Á GUACIPATI

El 17 de julio de 1886 celebró el Ilustre Americano, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de los Estados Unidos de Venezuela, en varias Cortes de Europa, un contrato *ad referéndum*, con los señores de la Hante & Cª, para la construcción de un ferrocarril que, partiendo de un punto del río Orinoco, y pasando por Upata terminase en Guacipati, debiendo los contratistas dar principio á los trabajos de la vía ferrea, en el lapso de cuatro meses después de ratificado el expresado contrato por el Gobierno de Venezuela.

Los empresarios quedan obligados á construir edificios apropiados para servir de Aduana y Oficina de Correos del Territorio Federal Yuruary, en el punto de llegada del Ferrocarril, como asímismo, los indispensables para el Resguardo y la guarnición.

El gobierno permitirá á los buques que conduzcan máquinas, etc., para esta obra, desembarcar su cargamento en el puerto del Orinoco conveniente á la empresa, debiendo ésta pedir siempre al Gobierno el permiso correspondiente; quien tomará las precauciones que juzgue necesarias, á los fines de ley.

La tarifa fijada para pasajeros y mercancías es como sigue:

Por un pasaje de 1ª clase B.	0,40 por 1 kilómetro.
Idem idem idem " 2ª clase	0,30 idem idem.
Cada tonelada de mercancías, víveres, etc.	2,70 idem idem.
Por un kilógramo de oro, ú otras materias preciosas.	0,20 idem idem.
Por 1 tonelada de carbón de piedra.	0,45 idem idem.

Los bultos que pesen más de 1.000 kilógramos, ó tengan más de cinco metros de largo y uno y medio de ancho, no están incluidos en esta tarifa, como tampoco las materias explosivas ó peligrosas, ni los valores bancarios, ni otros semejantes.

La empresa tendrá preferencia para construir los ramales de esta línea, siempre que se amolde para ellos á las condiciones establecidas para la principal.

La empresa se obliga á conducir gratis la correspondencia procedente de las oficinas nacionales, y á cobrar á los empleados y tropas nacionales, sólo la mitad del precio de pasaje estipulado en la tarifa.

El Gobierno Federal garantiza á la empresa un interés anual de 7 p% sobre la suma de un millón seicientas mil libras, como máximum de costo de la dicha vía.

El contrato á que se hace referencia lo encontraréis entre los comprobantes de la Cuenta bajo el número 101.

Sometido á la consideración del Consejero Encargado de la Presidencia de la República, el expresado contrato, fué aprobado, con el voto afirmativo del Consejo Federal, como lo veréis en la Resolución expedida el 30 de agosto último, documento número 102.

Así se comunicó á los señores de la Hante & Cª

XVI

FERROCARRIL BOLÍVAR

No obstante los serios trastornos que el último invierno ha causado al ferrocarril de Tucacas á La Luz, continúa esta empresa llenando las necesidades del tráfico.

Para impedir los daños que le ocasionaron las fuertes avenidas de una quebrada contigua á la línea, resolvió la Compañía, modificar el cauce de la expresada quebrada, para lo cual solicitó del Gobierno el competente permiso. Penetrado el Presidente de la República de las razones aducidas por la empresa, accedió á su solicitud; y aunque no se ha recibido noticia de haber sido ejecutada aquella obra, es probable que para esta fecha esté de un todo terminada.

XVII

FERROCARRIL DE CORO Á LA VELA

Con fecha 2 de enero de 1886, envió á este Despacho, el ciudadano A. C. Salcedo, contratista para la construcción de esta obra, el plano que contiene el trazo de la línea férrea, dando así cumplimiento al artículo 1º del contrato que tiene celebrado con el Gobierno Federal sobre el ferrocarril que nos ocupa. Participó, además, que al cesar las fuertes inundaciones producidas por las crecientes del río, á causa de las cuales estaba intransitable el trayecto que debía atravesar la línea, daría principio á la ejecución de los trabajos.—Documento número 103.

Como veréis en el documento número 104, el ciudadano General Ignacio Andrade, apoderado del contratista, representó solicitando se concediera á su poderdante la prórroga de un año, determinada en el artículo 7º del contrato, pues, no era posible dar principio á los trabajos de construcción de la vía férrea, sino después de vencido el plazo principal. Aten-

to el Presidente de la República á las razones expuestas en la representación aludida, dispuso que se dictara la Resolución de 28 del mismo mes, documento número 105, por la cual se concedió la dicha prórroga, exonerando al contratista del pago del impuesto creado por el Decreto de 24 de enero de 1885, por haber sido celebrado dicho contrato con anterioridad al Decreto, y por tener adquirido el derecho á esa prórroga según el citado artículo 7º

El contratista dió principio á la construcción de este ferrocarril en el mismo mes de enero dicho, lo cual comunicó oportunamente á este Despacho.

XVIII

FERROCARRIL DE CARÚPANO Á TUNAPUI

El Presidente de la República tuvo á bien conceder á esta empresa la prórroga de un año, para principiar los trabajos de este ferrocarril, como veréis en la Resolución expedida el 16 de febrero de 1886, documento número 106.

Ha trascurrido el año de la cuenta sin que el empresario haya participado á este Despacho el cumplimiento de su contrato, ni se ha hecho uso de la prórroga aludida para dar principio á los trabajos de la obra.

CAPITULO II

TRANVIAS

I

TRANVÍAS EN LA CIUDAD DE VALENCIA

En el mes de julio último participó á este Ministerio el ciudadano Rafael Romero Gonzalo, que había fundado una

Compañía anónima para llevar á cabo la construcción de los Tranvías de Valencia, á que se refiere el contrato celebrado por el Gobierno Federal con dicho señor en 23 de mayo de 1885 y aprobado por el Congreso de la República el 12 de junio de 1886.

El Ciudadano Consejero, Encargado de la Presidencia de la República, prestó su aprobación á lo actuado por el contratista en aquel particular, y así se avisó al ciudadano Romero Gonzalo.

Ya han empezado á llegar á Puerto Cabello los materiales que requiere la obra de que os hago referencia; y el Ilustre Americano, Presidente Constitucional de Venezuela, ha dispuesto que se conceda la exención de los derechos arancelarios á los materiales que se acaban de introducir por la Aduana marítima de Puerto Cabello con destino á esta empresa.

CAPITULO III

CARRETERAS

I

CARRETERA DE SAN JUAN DE LOS MORROS Á PARAPARA

Ordenada la continuación de los trabajos de esta carretera, por disposición del Presidente de la República, se giraron oportunamente las sumas necesarias á cubrir las exigencias de la obra, hasta su conclusión.

DOCUMENTO NÚMERO 47

—

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.—Número 3.903.

Caracas: 6 de setiembre de 1886.
23° y 28°

Señor George D. Ross, Administrador del Ferrocarril de La Guaira á Caracas.

Impuesto el Gobierno de que se va á montar el Viaducto de hierro en Pariata, no puede prescindir de hacer un estudio de tan importante obra, cuya construcción es de suyo delicada, tanto más cuanto que cualquiera imperfección de ella acarrearía graves perjuicios que comprometerían seriamente la estabilidad y crédito de esa línea.

Por lo expuesto, me ordena el ciudadano Consejero Encargado de la Presidencia de la República, excitar á usted para que á la brevedad posible, y antes de principiar los trabajos, se sirva remitir á este Despacho los planos que se hubieren levantado, así como un informe detallado de la manufactura en que diga si están conformes las medidas con las dimensiones señaladas en los planos; pues no dejará de comprender esa Administración que el Gobierno está tan interesado como el que más en la solidez y buenas condiciones de esa línea.

Dios y Federación,

A. Arismendi.

———

DOCUMENTO NÚMERO 48

—

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA

Compañía del Ferrocarril de La Guaira á Caracas.

Caracas: 30 de setiembre de 1886.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Tengo el honor de acompañar á la presente los planos del nuevo Viaducto de hierro que esta empresa se propone erigir en Pariata, para sustituir el de madera que hoy existe. Dicho puente de hierro ha sido construido en Inglaterra bajo la inspección del señor James Livesey, Ingeniero residente de la Compañía en Londres.

Los planos comprenden:

1º *Número* 1424 *B.*—Elevación y plano general del Viaducto. Elevación en escala mayor del trave de 60 piés de longitud, sección trasversal y plano del mismo.

2º *Número* 1425 *B.*—Detalles mostrando la elevación de los traves interiores y exteriores y cortes indicando la unión de los traves de 60 piés y los de 30 piés.

3º *Número* 1426 *B.*—Elevación general, plano, sección trasversal y detalle de los planos de 30 piés. Indicación sobre la manera de asegurar los rieles.

4º *Número* 1427 *B.*—Elevación general de los pilares, vista lateral, plano y base de los mismos. Detalles sobre la manera de asegurar el riel y contra-riel.

5º Nueve planos mostrando la elevación, vista lateral y demás detalles de los respectivos pilares del Viaducto.

Agradeceré á usted, ciudadano Ministro, que en vista de la importancia de la obra referida, se sirva poner cuanto antes á esta Administración en capacidad de proceder á ella.

Tengo el honor de repetirme de usted, atento, s. s.

Por la Compañía del Ferrocarril de La Guaira á Caracas,

George D. Ross.
Administrador

—

DOCUMENTO NÚMERO 49

—

Caracas: 16 de octubre de 1886.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Estudiados los planos del Viaducto de hierro que la Compañía del Ferrocarril de La Guaira á Caracas va á erigir en Pariata para sustituir el de madera que hoy existe, con vista de la especificación de pesos de la fábrica que lo construyó y aplicando las fórmulas, encuentro:

1º Que el tramo mayor de 60 piés, suponiendo una carga de 4.000 k. por metro y sin tomar en consideración la resistencia que dan á las vigas los rebordes, solo está sometido á una acción de 456 k. por centímetro cuadrado, $^3/_4$ de los 600 k. que se admite en la práctica como de estabilidad práctica.

2º Que cada tramo de 36 piés puede cargar á más de su peso más de 8.000 k. por metro de vía.

3º Que los pilares, suponiendo cargado todo el Viaducto con 4.000 k por metro y tomando para el cálculo, el que une el tramo de 60 piés con uno de 36 que es el que más carga, solo sufren una presión de 455 k. por centímetro cuadrado, en el punto más desfavorable.

Contando con la eficacia que el señor James Livesey, ingeniero residente de la Compañía en Londres, habrá tenido en la elec ción del material, puede asegurarse por los cálculos hechos que el Viaducto tendrá una resistencia superior en mucho á la carga que tendrá que resistir.

J. C. de Castro.

—

DOCUMENTO NÚMERO 50

—

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.—Número 52.

Caracas: 20 de octubre de 1886.
23º y 28º

Señor Administrador del Ferrocarril de La Guaira á Caracas.

El Presidente de la República ha tenido á bien dar su aprobación á los planos que U. se ha servido enviar á este Despacho, para la construcción del nuevo Viaducto que la Empresa se propone erijir en Pariata, por encontrar en dichos planos que se han llenado las condiciones científicas que la obra requiere para su estabilidad.

En consecuencia, puede U. dar las disposiciones que á bien tenga para ejecutar la obra, sin inconvenientes por parte del Gobierno.

Dios y Federación,

J. Hurtado Manrique.

———

DOCUMENTO NÚMERO 51

—

Legación de Venezuela en Francia.—Número 45.

París: julio 5 de 1886.

Señor Ministro de Obras Públicas.

Tengo el honor de remitir á usted, para el conocimiento y resolución del Gobierno, tres contratos que he celebrado con las Compañías del puerto de La Guaira, del Ferrocarril de

Caracas á Petare, Santa Lucía y Valencia, y del de Valencia á Puerto Cabello respectivamente, por los cuales se les traspasan las £ 90.040 en acciones del Ferrocarril de La Guaira á Caracas, al noventa por ciento, á cuenta de las subvenciones con que el Gobierno debe contribuir á dichas obras.

Los pormenores de la operación y el quántum asignado á cada Compañía, se encuentran allí expresados.

Pensé llegar á obtener de las Compañías la aceptación de los títulos á la par, y en este sentido estuve tratando con los representantes de ellas desde la venida del Ministro comisionado por el Gobierno: pero las noticias de la disminución de los rendimientos del ferrocarril en los últimos meses, ocasionando una baja sensible de las acciones en el Mercado de Londres, me imposibilitaron de sostener la negociación en tales términos. Sin embargo, el tipo de 90 p% fijado á las acciones es de diez ó doce por ciento sobre las cotizaciones del mercado, y por esto, y, más que por toda otra consideración, para asegurar durante algún tiempo la continuación de obras tan importantes, que, paralizadas con la falta del pago de la subvención acordada, echarían por tierra nuestro crédito, cerrándonos las puertas para conseguir los medios de acometer toda otra obra de progreso, me resolví á firmar los contratos de que hablo.

Aunque me hallo autorizado ampliamente para el arreglo de todo asunto fiscal, con las facultades que me otorgó el Gobierno desde el principio, y después robustecidas por los poderes que trajo el Ministro de Obras Públicas para este caso particular, espero que el Gobierno se sirva prestar su aprobación á lo hecho y remitírmela.

Soy de usted atento servidor,

GUZMÁN BLANCO.

DOCUMENTO NÚMERO 52

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.—Número 47.

Caracas: 10 de octubre de 1886.
23º y 28º

Señor George D. Ross, Administrador del Ferrocarril de La Guaira á Caracas.

Para su conocimiento y fines consiguientes tengo el honor de acompañar á este oficio la *Gaceta Oficial*, número 3.877 en que se halla inserta la Resolución dictada por el Ministerio de Fomento, declarando: que en lo sucesivo no se concederá la exoneración de los derechos arancelarios que causen las máquinas, materias primas y demás accesorios que se introduzcan para las Empresas establecidas en el país que tengan ya vida propia, en cuyo caso se encuentra la que usted tan dignamente administra.

Dios y Federación.

J. HURTADO MANRIQUE.

DOCUMENTO NUMERO 53

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.—Número 2.360.

Caracas: de enero de 1886.
23º y 28º

Señor Ingeniero Henrique F. Ross, Representante de "The Venezuela Central Railway Company Limited"

Deseando el Supremo Magistrado de la República que se

termine en dos meses la parte del ferrocarril hasta Petare del contratado por la Compañía de que es usted representante, se ha dado en esta fecha orden al ciudadano Ministro de Finanzas para que ponga á su disposición la suma de (B 200.000) doscientos mil bolívares en la forma siguiente: cien mil en el presente mes; y los cien mil restantes en febrero próximo, todo á cuenta de la parte que corresponde al Gobierno, según lo estipulado en el contrato respectivo y á las explicaciones que hemos tenido en el particular.

Esta suma entregada por el Gobierno á buena cuenta para los trabajos del Ferrocarril, no perjudica en manera alguna lo que el Gobierno Nacional haya de resolver acerca de su solicitud de 10 de agosto de 1885.

Dios y Federación,

J. Hurtado Manrique.

DOCUMENTO NÚMERO 54

—

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.—Número 2.390.

Caracas: 13 de febrero de 1886.
23º y 28º

Ciudadano Ingeniero Henrique F. Ross, Representante de la Compañía del Ferrocarril Central de Venezuela.

Dada cuenta en Gabinete al Supremo Magistrado de la República de su nota de 4 del presente mes, en la cual participa usted al Gobierno el resultado obtenido por los peritos en el avaluo de los terrenos pertenecientes al señor Abraham Jesurum, paso por la pena de decir á usted que dicho avalúo no ha podido ser considerado: primero, por no ha-

berse llenado los requisitos que exige la ley, y segundo, por la exagerada cantidad fijada como tipo para el metro cuadrado de terreno fuera de poblado, lo que una vez aceptado quedaría establecido como precedente y sería incalificable entonces la cantidad necesaria para pagar las múltiples expropiaciones que exige esa extensa obra.

En tal virtud devuelvo á usted el documento referido.

Dios y Federación,

J. Hurtado Manrique.

DOCUMENTO NÚMERO 55

—

Entre el Ilustre Americano, General Guzmán Blanco en representación del Gobierno de los Estados Unidos de Venezuela, y la Compañía del Ferrocarril Central de Venezuela Limitada, se ha celebrado el siguiente contrato:

Artículo 1º

El Gobierno de Venezuela deseoso de asegurar por algún tiempo á la Compañía del Ferrocarril Central de Venezuela Limitada, la subvención con que ha ofrecido contribuir según el artículo 10º del contrato celebrado en Londres con fecha 2 de febrero de 1885 entre el Ilustre Americano, General Guzmán Blanco y el señor Reginald Pringle y ratificado por el Congreso de la Nación, cede á dicha Compañía 2.500 acciones de á £ 10 de la Compañía del Ferrocarril de La Guaira y Caracas, limitada, de las que pertenecen al Gobierno Nacional, ó sean £ 25.000 (veinte y cinco mil libras esterlinas) para ser invertidas por la suma fijada en el artículo siguiente, en pago de la subvención arriba mencionada.

Artículo 2º

La Compañía del Ferrocarril Central de Venezuela Limitada, acepta las 2.500 acciones arriba citadas, al noventa por ciento, como dinero efectivo y se obliga á abonar al Gobierno de Venezuela la suma de £ 22.500 (veinte y dos mil quinientas libras esterlinas) en cuenta de la subvención que el Gobierno de Venezuela se ha comprometido á pagar.

Artículo 3º

Como garantía para el Gobierno de Venezuela de que los pagos serán verificados en proporción al progreso de los trabajos del ferrocarril y bajo las bases establecidas, serán traspasadas las acciones estipuladas en el artículo 1º de este contrato al señor N. G. Burch representante del Gobierno y al señor E. G. Farish, Secretario de la Compañía del Ferrocarril Central limitada, quienes se constituyen depositarios del Gobierno de Venezuela para verificar el traspaso de dichas acciones á los interesados ó á su orden, recojiendo los comprobantes de los trabajos hechos y materiales empleados, con el Visto Bueno del Gobierno de Venezuela. Como buena cuenta de la acrencia que resulte en favor de la Compañía, los depositarios traspasarán desde ahora 1.670 acciones de á £ 10 de las arriba citadas, equivalentes á £ 15.030 (quince mil treinta libras esterlinas) debiéndose presentar los comprobantes, con el Visto Bueno del Gobierno, por esta suma dentro de cuatro meses cuando más tarde. En lo sucesivo seguirán los depositarios traspasando las acciones que correspondan á los interesados según los comprobantes, con el Visto Bueno del Gobierno, que les sean presentados.

Hechos tres de un mismo tenor, en Londres, á veinte y tres de junio de mil ochocientos ochenta y seis.

GUZMÁN BLANCO.

Sellado con el sello común de la Compañía del Ferrocarril Central de Venezuela, según resolución del Directorio, por nosotros, los abajo firmados.

Henry W. Thrut.—Director,

Edwdo. Garthwaite Farish,
Secretario interino.

DOCUMENTO NÚMERO 56

—

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.

Caracas: 29 de julio de 1886.
23º y 28º

Resuelto:

El ciudadano Consejero Encargado de la Presidencia de la República, con el voto afirmativo del Consejo Federal, ha tenido á bien darle su aprobación al contrato celebrado en Londres el 23 de junio último entre el Ilustre Americano General Guzmán Blanco, en representación del Gobierno, y la Compañía del Ferrocarril Central de Venezuela Limitada, por el cual acepta la referida compañía 2.500 acciones de á £ 10 de la Compañía del Ferrocarril de La Guaira y Caracas Limitada, pertenecientes al Gobierno Nacional, para ser invertidas en pago de la subvención estipulada en el artículo 10 de la concesión de 2 febrero de 1885, en la forma convenida en el artículo 3º del presente contrato.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

A. Arismendi.

—

DOCUMENTO NÚMERO 57

—

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.—Número 3.680.

Caracas: 5 de agosto de 1886.
23º y 28º

Ilustre Americano General Guzmán Blanco, etc., etc., etc.

Señor:

Tengo el honor de remitir á V. E. los números 3.827 y 3.828 de la *Gaceta Oficial* en que están insertas las Resoluciones aprobatorias de los contratos celebrados por V. E. en Londres, con las Compañías Limitadas de los Ferrocarriles "Central de Venezuela," "Puerto Cabello á Valencia" y la "Corporación del Puerto de La Guaira, Limitada."

Es altamente satisfactorio para el suscrito llevar á conocimiento de V. E., por ser de justicia, los aplausos que mereció del Gabinete que preside el Ciudadano Consejero Encargado de la Presidencia de la República, la negociación que con tanto acierto acabáis de terminar, verificándose por tan sencilla cuanto trascendental evolución la doble aspiración de la República, crédito exterior y trabajo para el pueblo, que bien merece vuestra preferente atención, si se atiende á la respetabilidad que habéis alcanzado en Europa para vuestra querida Patria, y al adelanto interior que sólo á vuestros esfuerzos se debe, apoyado noblemente por aquel pueblo que unánime os ha aclamado, para entregaros, lleno de fe en el porvenir, la suerte de sus hogares.

Soy, señor General, de V. E., atento s. servidor.

A. Arismendi.

—

DOCUMENTO NÚMERO 58

—

Venezuela Central Railway Company Limited.

Caracas: 12 de enero de 1886.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Me permito dar á usted, á continuación, el informe que se sirvió pedirme, referente á la marcha de los trabajos del Ferrocarril Central de Venezuela.

En los ocho primeros meses del año próximo pasado los trabajos de construcción de este Ferrocarril marcharon con mucha actividad, de modo que la locomotora fué por primera vez á Petare, á principios de junio, y que el 3 de agosto pudimos pedir al Gobierno la inauguración y apertura al servicio público de la 1ª Sección entre Caracas y Petare, las cuales tuvieron lugar con la solemnidad debida y llenando los requisitos legales el 4 de setiembre, pocos días después de haber regresado al país el Ilustre Americano, General Guzmán Blanco.

Posteriormente á la inauguración, el tiempo nos ha sido muy desfavorable para la marcha rápida de los trabajos, á causa de las fuertes lluvias, al extremo de que los de la 2ª Sección han sido constantemente interrumpidos, sin embargo de todos nuestros esfuerzos por adelantarlos satisfactoriamente. En los puentes y alcantarillas de la 1ª Sección, causaron serias averías las inmensas avenidas de las quebradas, hasta el punto de destruir casi totalmente un puente, y de habernos obligado á suspender el tráfico mientras se reparó ese daño.

Actualmente hay trabajando en los dos primeros kilómetros de la 2ª Sección más de 500 peones, y se construyen en ellos siete alcantarillas y dos puentes grandes.

Los terraplenes del primer kilómetro están para concluirse; los del segundo se siguen como es de desearse; los del tercero se principiaron recientemente, y el trazo del resto de la línea se prosigue con actividad, á pesar de lo difícil del terreno en esa parte, lo cual ha venido deteniendo el trazo rápido de los demás kilómetros hasta el Encantado.

Esperamos por momentos cinco Ingenieros más, que

deben llegar de Inglaterra para dar mayor impulso á los trabajos, pues tanto la Compañía como los contratistas constructores deseamos que la línea hasta Santa Lucía quede terminada á la mayor brevedad.

La Estación de pasajeros en esta capital está ya concluida y es sin duda uno de los edificios más elegantes que tiene Caracas, y el mejor en su clase que tiene la República. Como tal es generalmente apreciado.

Los edificios para las demás Estaciones están actualmente en construcción y nos esmeramos en que ellos tengan todas las condiciones deseables para la comodidad del público. No están ya concluidos porque las frecuentes interrupciones que hace ya meses viene sufriendo el tráfico del Ferrocarril de La Guaira, por causa de derrumbamientos ocasionados por las lluvias en esa vía, ha impedido recibir materiales que teníamos aglomerados en aquel puerto.

Con la mayor consideración, soy de usted, ciudadano Ministro, atento, seguro servidor.

Arturo W. Bateson.

DOCUMENTO NUMERO 59

—

Entre el Ilustre Americano, General Guzmán Blanco, en representación del Gobierno de los Estados Unidos de Venezuela y la Compañía del Ferrocarril de Puerto Cabello y Valencia Limitada, se ha celebrado el siguiente contrato:

Artículo 1º

El Gobierno de Venezuela con el objeto de asegurar durante un número de meses á la Compañía del Ferrocarril de Puerto Cabello y Valencia Limitada, la suscrición vencida y

por vencerse con que se ha comprometido contribuir por sí, el Estado Carabobo, las Municipalidades de Valencia y Puerto Cabello, el Banco de Carabobo y los comerciantes de Carabobo, de conformidad con el artículo 13 del contrato celebrado en Londres con fecha 24 de febrero de 1885, entre el Ilustre Americano, General Guzmán Blanco y los señores Cutbill Son & De Lungo y ratificado por el Congreso de la República, cede á dicha Compañía 4.004 acciones de á £ 10 de la Compañía del Ferrocarril de La Guaira y Caracas Limitada, pertenecientes al Gobierno Nacional, ó sean £ 40.000 (cuarenta mil libras esterlinas) para ser invertidas en pago de la suscrición arriba expresada por la suma mencionada en el artículo siguiente.

Artículo 2º

La Compañía del Ferrocarril de Puerto Cabello y Valencia Limitada, acepta las 4.004 acciones de á £ 10 de la Compañía del Ferrocarril de La Guaira y Caracas Limitada al noventa por ciento como dinero efectivo, y se obliga á abonar al Gobierno de Venezuela la suma de £ 36.036 (treinta y seis mil treinta y seis libras esterlinas) en cuenta de la suscrición que el Gobierno de Venezuela se ha hecho responsable pagar.

Artículo 3º

La Compañía del Ferrocarril de Puerto Cabello y Valencia Limitada, acepta las condiciones estipuladas en los artículos anteriores y renuncia á todos los derechos sobre dividendos acordados en el artículo 16 del citado contrato de 24 de febrero de 1885.

Artículo 4º

Para servir de garantía al Gobierno de Venezuela de que los pagos serán verificados en proporción al progreso de los trabajos del Ferrocarril de Puerto Cabello á Valencia y de conformidad con el contrato de 24 de febrero de 1885, se traspasarán las acciones estipuladas en el artículo 1º de este convenio al señor N. G. Burch, Director, y al señor A. Bliss, Secretario de la Compañía del Ferrocarril de Puerto Cabello y Valencia Limitada, quienes se constituyen depositarios del Gobierno de Venezuela para traspasar las referidas acciones á los interesado ó á su orden, recogiendo los comprobantes con el Visto

Bueno del Gobierno de Venezuela.—Como buena cuenta de la acreencia que resulte en favor de la Compañía, los depositarios traspasarán desde ahora 2.530 acciones de á £ 10 de las arriba citadas, equivalentes á £ 22.770 (veinte y dos mil setecientos setenta libras esterlinas) debiéndose presentar los comprobantes con el Visto Bueno del Gobierno, por esta suma, dentro de cuatro meses cuando más tarde. En lo sucesivo seguirán los depositarios traspasando las acciones que correspondan á los interesados, según los comprobantes con el Visto Bueno del Gobierno que le sean presentados.

Hechos tres de un mismo tenor, en Londres, á veinte y tres de junio de mil ochocientos ochenta y seis.

Firmado.—GUZMÁN BLANCO.

Firmado.—*Thdr. Wardan.*

Firmado.—*J. R. Lesseur.*

Firmado.—*A. Bliss.*

DOCUMENTO NÚMERO 60

—

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.

Caracas: 29 de junio de 1886.
23º y 28º

Resuelto:

El Ciudadano Consejero Encargado de la Presidencia de la República, con el voto afirmativo del Consejo Federal, ha tenido á bien darle su aprobación al contrato celebrado en Londres el 23 de junio último entre el Ilustre Americano, General Guz-

mán Blanco en representación del Gobierno, y la Compañía del Ferrocarril de Puerto Cabello y Valencia Limitada, por el cual acepta la referida Compañía 4.004 acciones de á £ 10 de la Compañía del Ferrocarril de La Guaira y Caracas Limitada, pertenecientes al Gobierno Nacional, para ser invertidas en pago de la suscrición estipulada en los artículos 13 y 14 de la conseción de 24 de febrero de 1885, y en la forma convenida en el artículo 4º del presente contrato.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

A. ARISMENDI.

DOCUMENTO NÚMERO 61

—

PRESUPUESTO hecho por encargo del Ilustre Americano, General Guzmán Blanco, demostrando la parte del costo de la construcción del ferrocarril de Puerto Cabello á Valencia que le corresponde al Gobierno de Venezuela, dividido en los distintos ramos de trabajos que requiere la obra.

Demostración de los trabajos	Parte correspondiente al Gobierno de Venezuela	
	£	B
Movimientos de tierra		
1ª milla	1.212	30.300
De la 2ª hasta la 11ª milla	11.096	277.400
12ª milla	2.182	54.550
13ª Id	1.976	49.400
14ª Id	1.837	45.925
15ª Id	2.349	58.725
16ª Id	1.771	44.275
17ª Id	1.681	42.025
18ª Id	2.067	51.675
19ª Id	2.133	53.325
20ª Id	2.820	70.500
21ª Id	3.244	81.100
22ª Id	2.595	64.875
23ª Id	1.770	44.250
24ª y 25ª millas	6.544	163.600
25ª hasta Valencia	4.578	114.450
Puentes		
De la 2ª hasta la 8ª milla	1.204	30.100
9ª milla	809	20.225
11ª Id	485	12.125
17ª Id	809	20.225
20ª Id	1.212	30.300
21ª Id	1.010	25.250
22ª Id	121	3.025
Va	55.505	1.387.625

Demostración de los trabajos	Parte correspondiente al Gobierno de Venezuela	
	£	B
Viene	55.505	1.387.625
24ª y 25ª milla	2.778	69.450
25ª hasta Valencia	556	13.900
Alcantarillas		
De la 1ª hasta la 12ª milla	941	23.525
13ª milla	303	7.575
14ª Id.	314	7.850
15ª Id.	1.015	25.375
16ª Id.	228	5.700
17ª Id.	148	3.700
18ª Id.	154	3.850
19ª Id.	270	6.750
20ª Id.	196	4.900
21ª Id.	219	5.475
22ª Id.	219	5.475
23ª Id.	357	8.925
24ª y 25ª milla	764	19.100
Muros de sostenimiento		
De la 1ª hasta la 15ª milla	147	3.675
16ª milla	40	1.000
17ª Id.	40	1.000
18ª Id.	167	4.175
19ª Id.	544	13.600
20ª Id.	470	11.750
21ª Id.	660	16.500
22ª Id.	676	16.900
24ª y 25ª milla	347	8.675
Túneles		
21ª milla	1.556	38.900
22ª Id.	485	12.125
Va	69.099	1.727.475

Demostración de los trabajos	Parte correspondiente al Gobierno de Venezuela	
	£	B
Viene...........................	69.099	1·727.475
Material fijo		
37 millas á £ 665 una.....................	24.605	615.125
Material rodante		
Valor..............................	12.588	314.700
Estaciones		
Valor	11.708	292.700
	£ 118.000	B 2.950.000

NOTA.—La suma que le queda aún por satisfacer al Gobierno de Venezuela por las acciones suscritas por él, excede en £ 400 ó £ 500 más ó menos la suma de £ 118.000 que arroja este presupuesto. Dicho exceso quedará por lo tanto para ser abonado al término de la obra.

Caracas: 10 de setiembre de 1886.

El Ingeniero Residente de la Compañía,

Wm. Archd. Smith.

El representante de los señores Perry, Cutbill, De Lungo y Carruthers,

John Carruthers.

DOCUMENTO NÚMERO 62

—

Ferrocarril de Puerto Cabello y Valencia.—Oficina de los Empresarios.—Puerto Cabello: 15 de enero de 1887.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

En contestación al oficio de usted en que pide un informe sobre el estado de los trabajos de esta obra, tengo el honor de dar á usted el siguiente:

De las 34 ⅓ millas, longitud total de la línea, están ya enrieladas quince millas; y dos locomotoras y veinte wagones las recorren diariamente llevando los materiales para la prosecución de los trabajos.

El enrielado empieza en la ciudad de Puerto Cabello, en el lugar denominado La Sabana, punto donde están situados los talleres de la Empresa; corta la carretera de Valencia y sigue casi de nivel y en línea recta atravesando los ríos San Esteban y Goaigoaza para seguir luego con suaves pendientes y curvas de gran radio hasta el caserío de El Palito. Aquí entra al valle de Agua Caliente, pasa sobre el río del mismo nombre, y toma la falda izquierda de dicho valle, hasta el puente de Las Tablas, sobre el cual atraviesa de nuevo el río para tomar la margen derecha y continuar por ella hasta el puente de El Mamón, donde terminan las quince millas ya enrieladas.

En este trayecto, además de las muchas alcantarillas de ocho, diez y doce pies, hay nueve puentes de elegante y sólida construcción que varían de 69 pies (21 m. 4 c.) á 203 pies (61 m. 89 c.) de longitud.

El máximun de pendiente en la parte ya enrielada es de 1,40 por ciento; y, el radio de las curvas varía de 330 pies [100 m. 60 c.] á 5.500 pies [1.676 m. 83 c.]

En las nueve y cuarta millas que median entre el puente de El Mamón y el punto denominado La Entrada trabajan actualmente 1.400 obreros, ocupados en los fuertes movimientos de tierra de este trayecto y en la perforación del único túnel

que tiene la línea, el cual mide 250 pies [76 m. 22 c.] de largo y en el que se trabaja de día y de noche.

De La Entrada á Valencia falta por reparar la vía para ponerla en estado de curielar.

Existen ya en Puerto Cabello los rieles necesarios para la conclusión de la línea y durmientes suficientes como para llegar hasta las sabanas de Bárbula.

Con toda consideración me suscribo de usted atento y seguro servidor

Por el Director General,

H. Maubourguet.

DOCUMENTO NÚMERO 63

—

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.

Caracas: 19 de noviembre de 1886.

23 y 28.

Resuelto:

El Presidente de la República ha tenido á bien ordenar:

1º Procédase á continuar los trabajos del Ferrocarril de esta Capital al pueblo de Antímano.

2º La Junta de Fomento de las obras de Antímano se encargará de la Administración de esta obra.

3º Las erogaciones necesarias á cubrir los presupuestos de estos trabajos, se harán por la Tesorería del ramo, previos

giros de este Despacho, á favor de la Junta Administradora y de conformidad con los adelantos de aquella.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Nacional,

J. HURTADO MANRIQUE.

DOCUMENTO NÚMERO 64

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.

Caracas: 29 de noviembre de 1886.

23º y 28º

Resuelto:

Con el voto afirmativo del Consejo Federal, el Presidente de la República ha nombrado Directores científicos del Ferrocarril de Caracas á Antímano á los Ingenieros José María Ortega Martínez y Juan de Dios Monserratte, con el sueldo mensual de quinientos bolívares, que se les pagará por la Tesorería de la Junta de Fomento á cuyo cargo está la obra.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

MIGUEL TEJERA.

DOCUMENTO NÚMERO 65

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.

Caracas: 26 de noviembre de 1886.
23º y 28º

Resuelto:

Por disposición del Presidente de la República y con el voto afirmativo del Consejo Federal, se nombra al ciudadano General José de Jesús Paúl, Inspector de los trabajos del Ferrocarril de Caracas á Antímano, con el sueldo mensual de (B 500) quinientos bolívares, que se pagará por la Tesorería de la Junta de Fomento de dicha obra.

Comuníquese y publíquese,

Por el Ejecutivo Federal,

MIGUEL TEJERA.

DOCUMENTO NÚMERO 66

—

FERROCARRIL DE ANTIMANO

PRESUPUESTO PARA SU CONCLUSIÓN

Movimiento de tierra			
15.200 m.³ á	B. 2,		B. 30.400,
Obras de arte			
Por el Viaducto de los Javillos........	....	....	6.000,
18 m.³ de madera para los puentes, á...	300,	....	5.400,
Arreglo y montura de la madera $\frac{1}{3}$ de ella........	....	....	1.466,66
Por 715 m.³ de mampostería; á........	40,	....	28.600,
Balastro, enrielado y empaquetado			
8.000 m. l. de vía inclusive los desvíos, á	6,50	....	52.000,
Estaciones			
La de Caracas con desvíos, foso y plataforma, y estanque........	....	25.750	
La de Antímano con desvíos y estanque	....	18.750	44.500,
Maquinaria y material rodante			
Por armar 2 locomotoras, á............	4.000,	8.000	
— — 4 wagones, á............	1.000,	4.000	
— — 10 carros á.	600,	6.000	18.000,
Va........................	....	....	B. 186.366,66

Viene.....................			B. 186.366,66
Fletes de La Guaira			
Por 2.300 rieles con.... 465.520 Kilos — 2 locomotoras con.. 52.500 id — 9.200 eclisas con..... 27.600 id — 40.000 clavos con... 10.000 id — 18.400 tornillos con.. 9.200 id — 4 wagones con...... 48.000 id — 10 carros con....... 120.000 id — estanques, desvíos, &. 50.000 id 785.520 Kilos			
785.520 Kilos, los 50 Kilos á.	B. 1,	....	15.710,40
Fletes de la Estación del Ferrocarril de La Guaira á la línea			
Por 785.520 Kilos, á 0,75 los 50 Kilos...	75	....	11.782,80
Durmientes			
Por arreglar 10.000 durmientes á......	1,	10.000	
Por flete á la línea á......	5	5.000	15.000,
			B. 228.859,86

Son doscientos veinte y ocho mil ochocientos cincuenta y nueve bolívares ochenta y seis céntimos.

Caracas: diciembre de 1886.

J. Hurtado Manrique.

DOCUMENTO NÚMERO 68

—

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA

Junta de Fomento del Ferrocarril de Antímano.

Caracas: 7 de enero de 1887.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

La Junta que tengo el honor de presidir ha impuesto á ese Ministerio de todo lo concerniente al Ferrocarril de Caracas á Antímano, remitiéndole quincenalmente la cuenta comprobada del ingreso y egreso y el pormenor de los trabajos practicados en ese tiempo.

Debiendo en esta ocasión presentar en conjunto un informe con la relación de los trabajos practicados desde que estos se principiaron nuevamente, con los que faltan para terminar la obra, y determinar que tiempo se invertirá para concluirlo; he creído conveniente incluir en esta comunicación el informe remitido á la Junta por el Ingeniero Director del Ferrocarril que abarca todos estos puntos y que por su competencia está muy autorizado para dar este informe.

La Junta opina por su parte que para mediados de febrero estará terminada la línea y arreglados los wagones y locomotoras, pero en cuanto á las estaciones no puede apreciar para cuando estarán terminadas, porque ignora el valor aproximado de los edificios que deben construirse y el lugar que ocupará la Estación de Caracas, pues si se hacen grandes terraplenes, este trabajo es muy costoso.

Dios y Federación.

Manuel M. Azpúrua.

—

RELACIÓN DE LOS TRABAJOS PRACTICADOS EN EL FERROCARRIL DE ANTÍMANO DESDE EL 24 DE NOVIEMBRE DE 1886 HASTA HOY 5 DE ENERO DE 1887, ASÍ COMO DE LOS QUE FALTAN POR EJECUTARSE.

—

Trabajos ejecutados

Tala.—9.455 metros lineales con un ancho medio de 6 metros.

Banqueo.—En piedra.—500 metros cúbicos.

En tierra.—6.532 id id.

Terraplén.—8.054 metros cúbicos.

Balastro.—5.194 metros lineales con 2,^{m}50 de ancho y 0,^{m}20 de espesor.

Planeo.—6.700 metros lineales con un ancho medio de 4 metros.

Enrielado.—3.995 metros lineales.

Empaquetado.—1.930 metros lineales.

Pasos de agua.—9 (nueve) con 56 metros lineales.

Alcantarillas con bóveda.—2 (dos) con 39 metros lineales.

Alcantarillas simples.—14 (catorce) con 574,76 metros cúbicos de mampostería.

Puentes.—Se terminó el de bóveda de Antímano con 64 metros cúbicos y 63 centésimos de mampostería.

Desagües.—7.600 metros lineales.

Viaducto.—Se construye el de "Los Javillos," cerca de Antímano. Se han hecho:

30 metros cúbicos de foso.

36 id. id. de mampostería.

100 estacones arreglados para hincarlos.

Nota:—Los trabajos de este Viaducto son hidráulicos.

Puentes.—Se ha puesto la superestructura de madera con sus correspondientes tornillos á los 20 (veinte) que tiene la línea.

Encadenado y zampeado.—Se ha puesto á las 20 alcantarillas.

Durmientes.—Se han arreglado y taladrado 9.300 de los cuales hay 8.000 extendidos en la línea.

Caney.—Se ha hecho uno para armar las locomotoras, wagones y carros: es de madera y hierro galvanizado, y mide 100 metros cuadrados y además una pieza de madera para guardar hierros.

Se están armando los carros, wagones y algunas otras piezas del material rodante.

Falta por ejecutar.

Banqueo.—1.250 metros cúbicos.

Terraplén.—1.250 id. id.

Planeo.—935 metros lineales con un ancho medio de 4 m.

Balastro.—2.431 m. l. con 2 m 50 de ancho y 0 m 20 de espesor.

Enrielado.—3.630 metros lineales.

Empaquetado.—5.695 id. id.

Viaducto.—Al de "Los Javillos:"

20 m de mampostería.

Hincar 100 estacas.

20 m. l. de superestructura de madera.

Puentes.—Nivelar la superestructura de madera en los 20 que tiene la línea.

Estaciones.—Las dos de la línea.

Material rodante.—Armar los wagones, carros y locomotoras.

Caracas: 6 de enero de 1887.

J. HURTADO MANRIQUE.

DOCUMENTO NÚMERO 68

—

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA

Estado Los Andes.—Gobierno Seccional.—Número 13.

Trujillo: 24 de abril de 1886.
23º y 28º

Ciudadano General Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

He creído siempre que como Gobernador de esta Sección me cumple el deber de mirar por los intereses que el Gobierno Nacional tiene en ella, é invigilar, como agente obligado á este respecto, por el cumplimiento de los contratos en que son parte, así la entidad que los ha celebrado, como el interés público y de progreso para la Patria que por ellos se aspira á alcanzar. Y esto, con el ánimo de suministrar informes exactos y oportunos al Gobierno Nacional sobre la manera cómo se cumplen los compromisos contraídos con él, á fin de que no se vean defraudados por torpe indolencia, ni los altos y previsores propósitos del Supremo Gobierno, ni las mismas esperanzas que finca el patriotismo en empresas que han resuelto de ordinario para los pueblos el problema de su porvenir.

Trátase del "Ferrocarril de La Ceiba" en esta Sección contratado por el Gobierno Nacional desde el año de mil ochocientos ochenta con el señor Benito Roncajolo, quien cedió sus derechos en la empresa á los señores Ramón March y Adriano Saisse, con anuencia del Poder Federal, conforme al contrato; y en cumplimiento de un deber que juzgo de mi cargo, tanto como en obediencia á propias convicciones en este punto, resolví hacer una visita á la vía férrea contratada y ya en ejecución, con el fin de inspeccionar el estado de la vía, el curso de sus trabajos, las seguridades y elementos con que se cuenta para darle término, y de imponerme por último, de todas las circunstancias que pudieran dar al Gobierno Nacio-

nal idea clara sobre la manera como los contratistas dan cumplimiento á las obligaciones estipuladas.

Así que, practiqué la visita, acompañado de mi Secretario de Gobierno, de los miembros del Consejo Seccional, del señor General Cayo Mario Quintero que me acompaña también en las labores del Gobierno, del señor Ramón March, empresario, y de otras muchas personas de notoriedad; y el resultado ha sido por todo extremo satisfactorio, ora por lo que hace á los intereses y elevados fines del Gobierno Nacional, ora por las patrióticas promesas que ese camino de hierro ofrece á la riqueza y progreso de esta Sección.

Están construidas y ofrecidas al público las tres cuartas partes próximamente del trayecto contratado, ó sean treinta y cinco kilómetros de los cincuenta y tres que tiene más ó menos hasta Sabana de Mendoza. En los 15 primeros kilómetros de La Ceiba hasta dicha Sabana, construidos por el señor Roncajolo, tan activo como laborioso y tenaz durante cinco años de lucha abierta contra todo género de dificultades, se están haciendo rectificaciones de importancia, se cambian durmientes y rieles y se trabaja firmemente en el própósito de dejar correcta la vía: en los veinte kilómetros restantes hasta el punto de la Estación provisional, denominada "Bolívar," los rieles tendidos son todos nuevos y los durmientes sobre que descansan de excelentes condiciones.

En punto de nivelación del camino observé que si bien no puede decirse perfecta, ello no obsta para que los trenes rueden suavemente y sin hacerse sentir en la mayor parte de la vía: hay trechos, es cierto, que presentan sus inconvenientes al movimiento uniforme y rápido, los cuales procuran con empeño hacer desaparecer los empresarios, pero á esto no puede argüirse cargo ó censura contra la empresa, porque con tales dificultades y contratiempos que ocurren siempre sin remedio en todas las vías de esta clase hasta que se logra consolidarlos por obra del tiempo y del trabajo, suben de punto en terrenos como los que recorre el ferrocarril de La Ceiba, bajos, anegadizos entre profundas selvas y cubiertos por ello de una capa vegetal de tres ó cuatro pies que cede fácil é irregularmente al peso de los wagones.

Ocho ó diez wagones, la mitad cubiertos y muy bien cons-

traídos reciben en la Estación "Bolívar" nuestros productos para conducirlos al Lago de Maracaibo, libres de la lluvia y del lodo y de otros percances que lo perjudicaban antes, y los mismos, que secas y flamantes nos traen las mercancías que nos vienen de fuera, y todo ello con la velocidad y la presión del vapor.

La locomotora que es nueva, magnífica y de fuerza adecuada para el caso se inauguró en enero último, y yo inauguré en esta visita el primer wagón de pasajeros, elegante, espacioso y cómodo y quizás más capaz que los de 1ª clase del ferrocarril entre La Guaira y la Capital de la República, en el que recorrí la línea hasta el puerto de La Ceiba en dos horas más ó menos, comprendiendo en este tiempo la demora de treinta ó cuarenta minutos en otra estación intermedia.

Faltan apenas como ya dejo dicho unos quince kilómetros aproximadamente para dar término al camino de hierro de La Ceiba á Sabana de Mendoza y ha de observarse que esta distancia se mide sobre un terreno, más alto, más sólido y amplio que el recorrido: que los durmientes necesarios están ya acumulándose á las orillas del camino y que los rieles y demás materiales para el remate de la obra están ya encargados. Actualmente el señor March, joven activo, animado del espíritu del progresos y con recursos suficientes promueve la formación de una Compañía en comandita por acciones, cuyos estatutos se publicarán en breve: así tendrán participación en la trascendental y ya coronada obra, los capitales é intereses de Trujillo.

De modo que no puedo vacilar en la seguridad de que el ferrocarril de La Ceiba es ya un hecho cumplido, innegable y de feliz trascendencia para Trujillo: el servicio entre la Estación "Bolívar" y el puerto de La Ceiba se hace en excelentes tanto como ventajosas condiciones para el comercio y la agricultura, y antes de seis meses el silbido de la locomotora al pié de nuestras montañas anunciará de seguro á estos pueblos, pobres y deprimidos por la falta de vías rápidas de comunicación para el desarrollo de sus riquezas, la era de progresos y de engrandecimiento en que otros han segado la mies de ópimos frutos.

Cualquiera otros informes y datos que el ciudadano Mi-

nistro tenga á bien solicitar sobre la empresa á que me refiero, podrá obtenerlos del comisionado de este Gobierno á Caracas, señor General Cayo Mario Quintero, perfectamente impuesto de todo lo que sea menester á este respecto.

De todo esto que me he creído en el deber de dar cuenta á usted, dígnese usted elevarlo al conocimiento del Ciudadano General Presidente de la República.

Dios y Federación.

Manuel de J. González.

DOCUMENTO NÚMERO 69

—

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA

Distrito Federal.—El comisionado del Gobierno Seccional de Trujillo.—Número 5.

Caracas: 25 de mayo de 1886.
23º y 28º

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Ayer tuve el honor de presentar á usted el informe que el ciudadano General Gobernador de la Sección Trujillo da á ese Ministerio sobre los adelantados trabajos y estado del ferrocarril que de La Ceiba á Sabana de Mendoza está construyendo el honrado y progresista hijo del Zulia, señor Ramón March; y como quiera que en aquella importante empresa, Trujillo tiene fundadas esperanzas para el desarrollo de su riqueza y el desenvolvimiento próspero de su agricultura é industrias, á lo que habrá de agregarse la circunstancia de ser su Gobierno accionista principal de la empresa, según se acredita del documento C que acompaño, vengo en solicitar de usted se acuerde al señor Ramón March, el derecho de construir y colocar por su cuenta y para el servicio de la com-

pañía ferrocarrilera de que él es Jefe, un teléfono de que tanto se carece para el buen servicio de aquella; y que se declaren libres de toda exención las máquinas, aparatos y enseres que para ello hubiere menester.

Lo que tengo el honor de decir á usted á los fines expresados.

Dios y Federación,

Cayo Mario Quintero.

DOCUMENTO NÚMERO 70

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.

Caracas: 28 de mayo de 1886.
23º y 28º

Resuelto:

El ciudadano Consejero Encargado de la Presidencia de la República, ha tenido á bien acceder á la solicitud del ciudadano Cayo Mario Quintero sobre construcción de una línea telefónica para uso exclusivo del ferrocarril de La Ceiba á Sabana de Mendoza, exonerándose de los derechos aduaneros los materiales y aparatos necesarios para llevarlo á cabo.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

A. Arismendi.

DOCUMENTO NÚMERO 71

—

Trujillo: 29 de agosto de 1886.

Señor Ministro de Obras Públicas.

Caracas.

Muy señor nuestro.

Tenemos el honor de participar á usted que en esta fecha ha quedado definitivamente constituida, con domicilio en esta ciudad, la Compañía en comandita por acciones del Ferrocarril de La Ceiba, que girará bajo la razón social de

R. MARCH & Cª

cuyo uso corresponde á los suscritos Promotores y que tiene por objeto la construcción y explotación etc., etc., de una vía férrea entre el Puerto de La Ceiba y Sabana de Mendoza de esta Sección.

De usted seguros servidores,

A. Saisse.—R. March.

Ramón March firmará—*R. March y Cª*

Ramón March por poder de Adriano Saisse, firmará:

R. March y Cª

———

DOCUMENTO NÚMERO 72

—

Caracas: 12 de enero de 1886.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Tengo la honra de participar á usted que la vía férrea de La Ceiba á Sabana de Mendoza ha quedado enrielada hasta este último punto el 31 de diciembre próximo pasado, y en consecuencia será entregada al tráfico público el día 20 del presente mes.

Al mismo tiempo suplico á usted se sirva hacer esta participación al Presidente de la República, con vista de las copias que acompaño de las cartas con que ha tenido la bondad de favorecerme el señor Burr, distinguido Ingeniero inglés, las cuales, una de ellas original en inglés, le pondrán en posesión de los datos que necesite sobre las condiciones de la expresada vía en todos sus detalles, por cuanto la competencia de superioridad en la materia por parte del señor Burr suple mi deficiencia para explicarme debidamente respecto de los trabajos que he terminado, habiéndolos inspeccionado cuidadosamente el Ingeniero señor Burr con un interés digno de aprecio

Cábeme la satisfacción, ciudadano Ministro, de haber dado fin á mi afanosa empresa en los términos celebrados con el Ilustre Americano, y de haber correspondido á la confianza con que se dignó honrarme y de la cual le estoy altamente reconocido.

Con respetuosa consideración me suscribo de usted muy atento y obediente servidor.

Benito Roncajolo.

DOCUMENTO NÚMERO 73

—

La Ceiba: 2 de enero de 1887.

Señor *Benigno Roncajolo*

Maracaibo.

Estimado señor:

Permítame usted enviarle en estos cortos renglones mi mejor felictación, y mis sinceros votos en el año nuevo que justamente ha comenzado.

Habiendo sido llamado á Venezuela á instancias del Presidente, señor General Guzmán Blanco, como ingeniero, representando ciertas casas de Londres y París, cuyos nombres son conocidos de usted, he llegado recientemente á esta ciudad.

Poco después de mi arribo á la República, el señor Presidente me ha honrado con su confianza, autorizándome para investigar algunos nuevos proyectos de trabajos públicos, que han motivado mi viaje inmediato á La Ceiba.

Hace algunos días que tuve el gusto de visitar el terreno que conduce á la nueva Estación Sabana de Mendoza.

Puedo asegurar á usted que he quedado agradablemente impresionado con lo que he visto. El trabajo hecho demuestra mucha perseverancia y buen juicio, como también conocimiento de las necesarias condiciones de una empresa como la suya, en las particulares circunstancias del país.

El resultado de su energía é industria contribuirá seguramente á la riqueza y prosperidad de esta importante Sección de Venezuela, si ya no lo estuviere.

Considero por tanto, que usted tuvo mucha fortuna en haber escogido este campo para sus operaciones, y le congratulo por el éxito obtenido á través de tantas dificultades.

Mi experiencia de más de veinte años en trabajos públicos y en países nuevos, me han enseñado lo difícil que es practicarlos por pantanos y bosques vírgenes como estos, donde pasa su línea; así, puedo apreciar debidamente los muchos obstáculos que debió usted haber vencido, para llegar al feliz término de su empresa.

Pienso partir para Mérida y Chiama el siguiente día de la llegada del *Uribante* á Maracaibo, que será del 9 al 10 del corriente.

Espero poder ver á usted antes de mi regreso á Londres.

Con finas atenciones, me suscribo de usted su sincero apreciador.

William H. Burr.

(Es traducción del original.)

DOCUMENTO NÚMERO 74

—

General Guzmán Blanco, Presidente electo de los Estados Unidos de Venezuela, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en varias Cortes de Europa, en vista de la representación que me ha sido dirigida por la Compañía "Venezuela Western Railway Limited," en la cual manifiesta la conveniencia y necesidad de prolongar por veinte y cinco kilómetros la construcción del ferrocarril de La Fría al Brazo, y solicita que el Gobierno de la República fije la suma sobre la cual está dispuesto á garantizar un interés anual de siete por ciento por esta nueva Sección; y en uso de las facultades y poderes de que estoy investido, hago las siguientes aclaraciones *ad referéndum.*

1ª El Gobierno de Venezuela garantiza un interés anual de siete por ciento sobre la suma de ciento cincuenta mil libras esterlinas [£ 150.000] por veinte y cinco kilómetros de vía férrea en la prolongación al interior del ferrocarril de La Fría al Brazo, siempre que la línea tenga un ancho, por lo menos, de un metro entre rieles.

2ª Esta garantía comenzará á hacerse efectiva desde que dicha prolongación haya sido entregada al tráfico.

Estas declaraciones quedan sometidas á la ratificación del Gobierno de Venezuela.

Hechos tres de un tenor á un sólo efecto, en París, á 21 de mayo de 1886.

GUZMÁN BLANCO.

—

DOCUMENTO NÚMERO 75

—

General Guzmán Blanco, Presidente electo de los Estados Unidos de Venezuela, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario en varias Cortes de Europa, en vista de la representación que me ha dirigido la Compañía "Venezuela Western Railway Limited," en que manifiesta no ser suficiente la suma de tres mil libras esterlinas por kilómetro para obtener un contratista responsable que construya el Ferrocarril entre Encontrados y La Fría, en cuya virtud pide un suplemento de garantía para asegurar la realización de la obra; y haciendo uso de las facultades y poderes de que estoy investido, hago la siguiente declaración *ad referéndum.*

El Gobierno Federal garantiza á la Compañía "Venezuela Western Railway Limited" el interés anual de siete por ciento sobre un aumento de mil libras esterlinas por cada kilómetro de vía férrea entre Encontrados y La Fría. Este aumento de garantía comenzará á hacerse efectivo tan luego como esté construida la vía entre aquellos puntos y entregada al tráfico.

Esta declaración queda sometida á la aprobación del Gobierno de la República.

Hechos dos de un tenor á un solo efecto, en Londres, á diez de agosto de mil ochocientos ochenta y seis.

GUZMÁN BLANCO.

—

DOCUMENTO NÚMERO 76

—

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.

Caracas: 30 de agosto de 1886.
23º y 28º

Resuelto:

El ciudadano Consejero Encargado de la Presidencia de la República, con el voto constitucional del Consejo Federal, aprueba la declaración hecha en Londres, el diez de agosto del presente año, por el Ilustre Americano Presidente electo de la República, en su carácter de Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario cerca de varias Cortes de Europa, á favor de la Compañía "Venezuela Western Railway Limited" en garantía de la construcción de la vía férrea entre Encontrados y La Fría.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

A. Arismendi.

DOCUMENTO NÚMERO 77

—

General Guzmán Blanco, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de los Estados Unidos de Venezuela en varias Cortes de Europa, residente hoy en París, Gran Hotel, 12 Boulevard des Capucines, por una parte, y por la otra los señores G. Laffon y Cª, residentes en París, Boulevard Montmartre 6, han convenido y convienen en celebrar el siguiente contrato, *ad referendum.*

Artículo 1º

G. Laffon y Cª se obligan á formar una compañía con suficiente capital para construir y explotar en los Estados Unidos de Venezuela, dos líneas férreas, de las cuales, una debe partir de la ciudad de Petare, pasando por las de Guarenas, Guatire, Caucagua, Panaquire, Río Chico, Píritu, Barcelona y Cumaná, hasta Guariquén ó sus vecindades en el Golfo Triste; y la otra, salir de cualquier punto de la anterior línea, en su parte comprendida entre Píritu y Guariquén, y pasando por la ciudad de Maturín, terminar frente á Ciudad Bolívar ó en cualquier otro punto que se juzgue conveniente en el Orinoco.

Artículo 2º

Los trabajos de construcción de la primera de las líneas de que trata el artículo anterior, deberán comenzarse dentro del término de diez meses, á contar de la fecha en que se haya notificado la ratificación de este contrato; y, los de la segunda, dentro del término de un año, á contar de la misma fecha.

Artículo 3º

El ferrocarril entre Petare y Guariquén debe estar terminado y entregado al tráfico, dentro del término de cinco años, á contar de la fecha en que deben abrirse los trabajos de construcción; y el que liga esta línea con el Orinoco, un año después que el anterior.

Artículo 4º

El ancho de la línea será, cuando menos, 0,m914 entre rieles; y los materiales empleados en la construcción deben ser de la mejor calidad.

Artículo 5º

El Gobierno de la República se compromete á ceder en propiedad á la empresa una faja de terrenos baldíos de un kilómetro de ancho á cada lado de la vía, y á tomar para uso público, de conformidad con las leyes, los terrenos de propiedad particular que sean necesarios para la construcción de ambas líneas, debiendo la empresa pagar su valor.

Artículo 6º

La empresa podrá construir los ramales que juzgue convenientes, avisando anticipadamente al Gobierno y comunicándole los respectivos planos.

Artículo 7º

La empresa podrá extraer de los bosques nacionales, sin indemnización alguna, las maderas que haya menester para la construcción de dichos ferrocarriles y edificios de ellos dependientes.

Artículo 8º

Las minas y canteras que se encuentren en el trayecto de estos ferrocarriles, serán otorgadas en propiedad á la empresa, de acuerdo con las leyes.

Artículo 9º

El Gobierno Federal concede á los señores G. Laffon y Cª, ó sus cesionarios, el derecho exclusivo para construir en Guariquén, ó costas que lo avecinan, los muelles y obras necesarias para formar un puerto.

Artículo 10º

El Gobierno de la República, garantiza un interés de siete por ciento anual, sobre el costo total de ambos ferrocarriles, siempre que éste costo no pase, en término medio, de ciento veinte mil bolívares el kilómetro.

Artículo 11º

El Gobierno Nacional concede á G. Laffon y Cª ó á sus cesionarios, el derecho de navegar por vapor el río Orinoco, desde sus bocas hasta la confluencia del río Meta; y este último en la parte que pertenece á la República: este derecho será exclusivo, por lo que hace al tráfico entre los dos ríos, por diez años, á contar de la fecha en que se abra la navegación, prorrogables hasta por otros diez, á juicio del Ejecutivo Nacional.

Artículo 12º

El Gobierno Federal permitirá la introducción, libre de

derechos aduaneros, de todos los elementos necesarios para la construcción y conservación de los expresados ferrocarriles, almacenes, estaciones y demás edificios necesarios á la empresa, así como la de sus buques y objetos que haya menester para su reparación y conservación.

Artículo 13º

La Empresa no podrá ser gravada, durante el período que abarca este contrato, con ningún impuesto ó contribución nacional, ni de los Estados, sea cual fuere su origen ó denominación.

Artículo 14º

G. Laffon y Cª, se obligan á trasportar gratis, en los ferrocarriles y vapores, que son motivo de este contrato, la correspondencia despachada por las oficinas de correos; y á no cobrar al Gobierno Nacional, por fletes y pasajes, sino la mitad del precio que se establezca en las correspondientes tarifas.

Artículo 15º

La duración de este contrato será de noventa y nueve años, á contar de la fecha de su ratificación, al fín de los cuales pasarán los ferrocarriles y demás pertenencias de la Empresa á á ser propiedad de la Nación.

Artículo 16º

Mientras dura este contrato, el Gobierno Federal se obliga á no pactar, con ninguna otra persona ó Compañía, el establecimiento de ferrocarriles entre los puntos referidos en el artículo 1º

Artículo 17º

Este contrato podrá ser traspasado, en parte ó en totalidad, á otra persona ó Compañía, dando de ello aviso al Gobierno.

Artículo 18º

Las dudas y controversias que puedan suscitarse en el cumplimiento del presente contrato, serán resueltas por los tribunales competentes de la República, de conformidad con sus leyes.

Artículo 19º

Este contrato queda sometido á la ratificación del Gobierno de la República.

Hechos tres de un tenor, á un sólo efecto, en París, á ocho de abril de mil ochocientos ochenta y seis

(Firmado).—GUZMÁN BLANCO.

(Firmado).—*G. Laffon y Cª*

DOCUMENTO NÚMERO 78

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.

Caracas: 29 de julio de 1886.
23 y 28.

Resuelto:

El ciudadano Consejero Encargado de la Presidencia de la República, con el voto afirmativo del Consejo Federal, ha tenido á bien darle su aprobación al contrato, *ad referéndum*, celebrado en París entre el Ilustre Americano, General Guzmán Blanco y los señores G. Laffon y Cª, para la construcción de dos ferrocarriles de los cuales, uno principiará en la ciudad de Petare y pasando por las de Guarenas, Guatire, Caucagua, Panaquire, Río Chico, Píritu, Barcelona y Cumaná, hasta Guariquén ó sus vecindades en el Golfo Triste; y el otro partirá de cualquier punto de la anterior línea, en su parte comprendida entre Píritu y Guariquén, y pasando por la ciudad de Maturín, termine frente á Ciudad Bolívar ó en cualquier otro punto que se juzgue conveniente en el Orinoco.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

A. ARISMENDI.

DOCUMENTO NÚMERO 79

—

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.—Número 3.681

Caracas: 6 de agosto 1886.
23º y 28º

Señor:

Tengo el honor de remitir á V. E. los números 3.804, 3.826 y 3.828 de la *Gaceta Oficial* en que están insertas las Resoluciones aprobatorias de los contratos celebrados por V. E. con el señor L. de Jaibert, con la Compañía "Venezuela Western Railway," con los señores T. A. Meates y N. G. Burch, y con los señores G. Laffon y Cª para construir respectivamente los ferrocarriles siguientes: de San Cristóbal en el Estado Los Andes hasta un punto en que pueda navegarse el río Uribante; aumentar en 25 kilómetros, al interior, el del Brazo á La Fría; de La Luz ó de otro punto del de Tucacas hasta la ciudad de Barquisimeto, Tocuyo, Carora y Trujillo; de Petare á Guariquén, y otro de cualquier punto de la anterior línea, para terminar frente á Ciudad Bolívar, ú otro lugar adecuado del Orinoco.

Oportunamente y conforme á instrucciones de V. E., participé al señor N. G. Burch la ratificación del Gobierno Nacional al contrato celebrado por V. E. para la construcción del ferrocarril de La Luz á Barquisimeto, Tocuyo, Carora y Trujillo.

Soy de V. E., señor General, muy atento servidor.

A. Arismendi.

Al Ilustre Americano, General Guzmán Blanco, Ministro Plenipotenciario y Enviado Extraordinario de los Estados Unidos de Venezuela en varias Cortes de Europa.

—

DOCUMENTO NÚMERO 80

—

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Theodoro Delort, Administrador de la sociedad "Hulleras del Neverí," ante usted respetuosamente expone: existe en la ensenada de Guanta, una zona de tierras á orillas del mar, pertenecientes á la Nación, cuya extensión es de cinco hectáreas, ochenta y cuatro áreas y veinte y cuatro metros cuadrados, y comprendida bajo los linderos siguientes: por el Norte, el mar: por el Oeste, Este y Sur, propiedades de los señores J. A. Liscano, J. A. Parra, M. Vargas y Gumercinda de Héres; todo según plano que acompaño. Este terreno lo necesita la sociedad para la construcción de la Aduana, estaciones de ferrocarril, depósitos, talleres, etc.; y como por el artículo 1º de mi contrato celebrado en 27 de noviembre de 1885, se concede á la sociedad que represento los terrenos necesarios á su desenvolvimiento, suplico á usted se sirva elevar esta solicitud á conocimiento del ciudadano Presidente de la República, para que, como es de justicia, se me expida el correspondiente título de propiedad de las dichas cinco hectáreas, ochenta y cuatro áreas y veinte y cuatro metros cuadrados.

Caracas: 4 de octubre de 1886.

Th. Delort.

DOCUMENTO NÚMERO 81

—

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.

Caracas: 9 de octubre de 1886.
23º y 28º

Resuelto:

En cumplimiento del artículo 1º del contrato celebrado por

el Gobierno con la Sociedad de la Costa Firme, que trata de la adjudicación de los terrenos que pueda necesitar esta empresa, el Presidente de la República, con el voto afirmativo del Consejo Federal, ha ordenado que se expida, por quien corresponda, el título de propiedad del que acusan como baldío, en la ensenada de Guanta, y que es necesario para la construcción del puerto, muelle, estaciones y demás obras anexas. El expresado terreno consta de cinco hectáreas, ochenta y cuatro áreas y veinte y cuatro metros cuadrados.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

J. Hurtado Manrique.

DOCUMENTO NÚMERO 82

Ineorme sobre los trabajos del puerto de Guanta y la construcción del ferrocarril entre este punto y Barcelona.

Puerto

El proyecto presentado por el Ingeniero en Jefe de la Sociedad francesa de las Hulleras del Neverí, y que ha sido aprobado por el Gobierno Nacional, se compone de un malecón central de 160 metros de largo, de cuya extremidad salen dos muelles en alas con un ángulo de 145º Estos dos muelles deben tener cada uno de 100 á 125 metros de largo y ser unidos á la tierra por malecones.

Las orillas de la bahía de Guanta están cubiertas de manglares. Los primeros trabajos, hoy terminados, han consistido en la tala de esos manglares, á lo largo de los terrenos concedidos á la Sociedad y donde van á construirse los diferentes edificios, como la Aduana, estaciones, depósitos, etc., etc.

Actualmente se está construyendo un ferrocarril para unir el muelle central con el pié de las montañas vecinas, á fin de poder sacar de allí los materiales necesarios para el relleno de las hondonadas donde existían los manglares, y para la construcción del muelle central.

En estas hondonadas se encuentran charcos de aguas que producen las fiebres de Guanta. Estos rellenos darán salubridad á toda esa parte de la bahía que va á formar el puerto.

Los trabajos del malecón central se ejecutarán de manera que esté terminado y puedan los buques atracar á él, tan pronto como el ferrocarril de Guanta á Barcelona se entregue al tráfico. Los muelles en alas, quedarán solamente adheridos entonces al malecón central, pues necesitarán algunos meses más para quedar perfectamente concluidos.

Se dará principio á la construcción de los cimientos de la Aduana. La naturaleza del terreno sobre el cual se va á construir, hace necesario el empleo de estacas. Todas las partes de hierro del edificio, como columnas, escaleras, balcones, etc., vienen de Francia en el buque que trae los rieles. Se están construyendo caneyes, y todo está preparado para el desembarque y almacenaje del material. El malecón central deberá tener 12 metros de ancho y los muelles 10 metros.

Ferrocarril

El trazo del Ferrocarril de Guanta á Barcelona está de un todo terminado. Pasa al rededor de las Salinas y tiene 19 kilómetros de largo.

Hay una cuadrilla de trabajadores empleados en el desmonte y limpia del terreno desde el punto Cero, en el barrio del Portugal, hasta el Tronconal. Concluida que sea esta operación, la misma cuadrilla continuará hasta el puerto de la Cruz.

Otra cuadrilla principia el mismo trabajo desde Guanta, en dirección al puerto de la Cruz.

Se hace el desmonte en una superficie de treinta metros de ancho.

Los terraplenes se hacen, en seguida, por otras cuadrillas, apurándose el trabajo para que se pueda principiar á tender los rieles cuando lleguen.

El material, los rieles, las eclisas, grapas, &, &, vienen en un vapor que sale en este mes de Francia; y hay motivos para creer que debe llegar á Guanta en la segunda quincena de febrero.

Los rieles son de acero, de 20 kilos en metro corrido.

Los durmientes son de madera del país; ya hay entregados más de 15.000, de los 25.000 pedidos.

La vía tendrá 1 metro 0,75 entre rieles, conforme á las indicaciones dadas por el Ministerio de Obras Públicas.

Las locomotoras pesan 16 toneladas en vacío.

Debemos añadir que al mismo tiempo que se ejecutan estos trabajos, se están abriendo varias galerías en diferentes vetas de carbón del Naricual.

Ciudad Bolívar: 12 de diciembre de 1886.

(Firmado)—*Th. Delort.*

DOCUMENTO NÚMERO 83

—

Número 44.

París: 4 de julio de 1886.

Señor Ministro de Obras Públicas.

Señor:

Para conocimiento y consideración del Gobierno, tengo el honor de enviar adjunto un contrato que he celebrado, *ad referéndum*, para la construcción de un ferrocarril de La Luz, ó de otro punto del Ferrocarril de Tucacas hasta la ciudad de Barquisimeto, Tocuyo, Carora y Trujillo.

Si el Gobierno diere su aprobación al expresado contrato, sírvase hacer llegar á manos del contratista una copia de la

ratificación, la cual puede dirigirse al señor N. G. Burch, London.—4 Joken—House.—Buildings, E. C.

Soy de usted atento servidor,

GUZMÁN BLANCO.

DOCUMENTO NUMERO 84

—

El Ilustre Americano, General Guzmán Blanco, en representación del Gobierno de los Estados Unidos de Venezuela, actualmente en la ciudad de Londres, 194 Queen's Gate, por una parte, y Thomas Arrowsmith Meates y Nathaniel Geach Burch; ambos residentes en esta ciudad, Jokenhouse Buildings 4, por la otra, han celebrado el siguiente contrato:

Artículo 1º

El Gobierno de Venezuela concede á los contratistas y sus asociados ó sucesores, derecho exclusivo para construir un ferrocarril de La Luz, ó de otro punto del ferrocarril de Tucacas, en el Departamento La Luz, hasta la ciudad de Barquisimeto, con el derecho de extender la línea férrea hasta la ciudad de Tocuyo ó la de Carora, ó hasta la de Trujillo, como mejor convenga á los contratistas.

Artículo 2º

Se concede á los contratistas, seis meses de la fecha de la ratificación de este contrato por el Gobierno de Venezuela, para hacer la exploración entre La Luz y Barquisimeto, y trazar la dirección de la línea; y se comenzarán los trabajos á los tres meses de estar terminada la exploración.

Artículo 3º

Se fijan tres años, prorrogables por seis meses más, á contar de la fecha en que se comiencen los trabajos del ferrocarril, para terminar su construcción hasta Barquisimeto; pero

las dificultades que ocasionen demora en la construcción, serán compensadas con una prórroga igual al atrazo causado á consecuencia de dichas dificultades.

Artículo 4º

La extensión del ferrocarril de Barquisimeto, en la dirección de la ciudad de Tocuyo ó la de Carora ó hasta la de Trujillo, no será obligatoria de parte de los contratistas; pero perderán el derecho de construir dicha extensión, si no hubiesen dado principio á los trabajos, á los seis meses después de estar terminada la línea férrea de La Luz á Barquisimeto.

Artículo 5º

La duración del presente contrato será de 99 años, á contar desde la fecha de la conclusión de la sección de La Luz á Barquisimeto, y durante este tiempo el Gobierno de Venezuela se compromete á no construir, ni ceder á ninguna otra persona ó Compañía, el derecho de construir ferrocarril alguno dentro del límite de cincuenta millas inglesas de ambos lados del ferrocarril que por la presente se contrata.

Artículo 6º

Se adoptará para la construcción del ferrocarril el mismo ancho de entre rieles que tiene el de Tucacas á La Luz, y el mismo tipo de locomotoras, carruajes, carros y wagones indispensables para el tráfico; pero para el caso de que el ancho de entre rieles del ferrocarril de Tucacas á La Luz fuese aumentado en cualquier época, se obligan los contratistas y sus asociados ó sucesores, á hacer la misma alteración, para que las dos líneas queden iguales y unidas.

Artículo 7º

El capital de la Compañía anónima limitada que se organizará en virtud del presente contrato, podrá ser emitido en acciones ordinarias y en bonos, en las proporciones que mejor convenga á la empresa.

Artículo 8º

El Gobierno de Venezuela permitirá, previas las formalidades legales, la introducción libre de derechos aduaneros, de

todos los materiales, máquinas y herramientas, útiles y otros artículos que se necesiten para la construcción, conservación y explotación del ferrocarril de La Luz á Barquisimeto, y para la extensión de Barquisimeto á la ciudad del Tocuyo ó á la de Carora, ó hasta la de Trujillo. También permitirá el Gobierno que los buques que conduzcan dichos materiales, máquinas, herramientas, útiles y demás artículos, hagan la descarga en Tucacas, tocando previamente en Puerto Cabello, para obtener el permiso correspondiente.

Artículo 9º

Los empleados, operarios y otros individuos ocupados en la construcción y conservación del ferrocarril, estarán exentos del servicio militar.

Artículo 10º

El Gobierno cede, sin indemnización, á los contratistas y sus asociados ó sucesores, ciento cincuenta metros de ambos lados del trayecto que atraviesa el ferrocarril, en terrenos baldíos, y los terrenos de propiedad particular, que sean necesarios para la construcción de la línea, serán tomados por el Gobierno para uso público, de conformidad con la ley, pagando los contratistas y sus asociados ó sucesores, su valor.

Artículo 11º

El Gobierno concede á los contratistas y sus asociados ó sucesores, la preferencia de explotar y exportar cualesquiera depósitos de minerales, libres de impuestos, que existan en el límite de 150 metros de terreno de ambos lados del ferrocarril, debiendo los contratistas y sus asociados ó sucesores, cumplir con las formalidades legales para la explotación de dichos depósitos de minerales, pero si trascurridos tres meses después de haber sido denunciados los depósitos de minerales, no hubiesen los contratistas y sus asociados ó sucesores, procedido á la explotación de ellos, cesará la preferencia concedida en este contrato.

Artículo 12º

El Gobierno permitirá á la empresa, sin indemnización alguna, cortar en los bosques pertenecientes á la nación, las

maderas que necesite para la construcción y conservación del ferrocarril.

Artículo 13º

Al estar terminado y abierto al tráfico público el ferrocarril de La Luz á Barquisimeto, el Gobierno garantizará el 7 p% anual sobre la suma de £ 10.000 por cada milla inglesa de ferrocarril construida y al estar construido y abierto igualmente al tráfico público el trayecto de Barquisimeto á la ciudad de Tocuyo ó á la de Carora ó hasta la de Trujillo, gozará la empresa de la misma garantía.

Artículo 14º

El Gobierno Nacional contribuirá á la construcción del ferrocarril, con la quinta parte del valor de los trabajos hechos, y los materiales y utensilios suplidos, según las certificaciones mensuales de los Ingenieros de la empresa; pero aún excediendo las certificaciones de los Ingenieros la suma de £ 10.000 por cada milla inglesa, el Gobierno en ningún caso contribuirá con más de la quinta parte de esta suma, por cada milla inglesa construida.—Para el trayecto de la línea férrea de La Luz á Barquisimeto, los contratistas y sus asociados ó sucesores, recibirán mensualmente en pago de la quinta parte con que contribuye el Gobierno, en lugar de dinero efectivo, acciones completamente pagadas, pertenecientes al Gobierno Nacional en la empresa conocida bajo la denominación de "Puerto Cabello and Valencia Railway Company limited" á la par; y para el trayecto de Barquisimeto á la ciudad de Tocuyo ó á la de Carora, ó hasta la de Trujillo, el pago de dicha quinta parte que corresponde al Gobierno, se hará mensualmente en dinero efectivo.

Artículo 15º

El Gobierno Nacional recibirá acciones completamente pagadas de la Compañía anónima limitada que debe organizarse según el artículo 7º de este contrato, por la suma con que haya contribuido.

Artículo 16º

La empresa podrá establecer sus tarifas para pasajeros y fletes, pero el Gobierno tendrá el derecho de revisar las tarifas

de acuerdo con la Compañía, cuando el resultado de dos años consecutivos haya producido dividendos de 10 p% por año ó más.

Artículo 17º

La empresa tendrá el derecho de cobrar el flete bien sea por peso ó por medida como mejor convenga, tomando 40 piés cúbicos para medida, como el equivalente de mil kilogramos.

Artículo 18º

Los contratistas y sus asociados ó sucesores están autorizados para traspasar el presente contrato si así conviniere á sus intereses.

Artículo 19º

Todas las cuestiones que se susciten por este contrato, serán resueltas por los Tribunales competentes de Venezuela.

Artículo 20º

El presente contrato *ad referéndum* no tendrá efecto sino después de ratificado por el Gobierno de Venezuela. Hechos tres de un mismo tenor y fechados en Londres, á veinte y dos de junio de mil ochocientos ochenta y seis.

GUZMÁN BLANCO.

Thomas A. Meates.—N. G. Burch.

DOCUMENTO NUMERO 85

—

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vias de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.

Caracas : 29 de junio de 1886.
23º y 28º

Resuelto :

El Consejero Encargado de la Presidencia de la República, con el voto afirmativo del Consejo Federal, ha dado su aprobación al contrato que precede, celebrado en Londres entre el Ilustre Americano, General Guzmán Blanco, á nombre del Gobierno, y los señores Thomas A. Meates y N. G. Burch, para la construcción de un ferrocarril desde el pueblo de La Luz, ó de otro punto del de Tucacas, hasta la ciudad de Barquisimeto, Tocuyo, Carora y Trujillo.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

A. ARISMENDI.

DOCUMENTO NÚMERO 86

—

– El General Guzmán Blanco, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República de los Estados Unidos de Venezuela y su Presidente electo, obrando en nombre del Gobierno, concede á William Burchell Esquire, residente en Londres (Inglaterra) 17 Great George Street Westminster y sus asociados los derechos, facultades y privilegios siguientes, á saber:

Artículo 1º

El derecho de construir un ferrocarril y todas las obras

Este contrato colide con el de Rudloff, (Gaceta Oficial 3,787 de 17 junio 1886) que fué aprobado por el Congreso

adherentes para reunir Puerto Cabello, vía Taría, San Felipe, Yaritagua, Urariche y Chivacoa, con Araure y Bruzual pasando por la Miel y Sarare ó por cualesquiera otras localidades que según los planos y estudios tengan á bien adoptar.

Artículo 2º

El derecho de explotación de dicho ferrocarril por el plazo de noventinueve años, pasados los cuales la línea con todos sus adherentes pasará á ser propiedad de la Nación.

Artículo 3º

El derecho de cobrar y recaudar durante dicho período de noventinueve años fletes para el uso de dicha vía férrea y de establecer tarifas para el trasporte y por el tráfico por ella, de acuerdo con el Gobierno.

Artículo 4º

El costo total de la construcción del Ferrocarril de Puerto Cabello al territorio de Bruzual en el Estado Portuguesa queda fijado y aceptado por el Gobierno en la suma de tres millones de libras esterlinas.

Artículo 5º

El Gobierno garantiza el siete por ciento (7 p%) como rendimiento líquido del capital aceptado.

Artículo 6º

La diferencia que hubiere entre el líquido producto de la línea y el siete por ciento (7 p%) garantido, se pagará á la presentación de las cuentas respectivas cada semestre en la ciudad de Caracas.

Artículo 7º

Burchell, ó sus causantes, podrá entregar y abrir al tráfico público la vía férrea por secciones, así:

(a) La primera sección de Puerto Cabello á Taría, pasando por el Palito, que podrá hacerse punto inicial si fuere conveniente, estableciendo en ese caso, vapores marítimos desde el Palito á Puerto Cabello, ó ponerse de acuerdo con la Compañía de Puerto Cabello á Valencia para el uso en común del tra-

yecto de Puerto Cabello al Palito y viceversa. El costo de esta primera sección queda fijado y aceptado por el Gobierno en la suma de un millón cien mil libras esterlinas (£ 1.100.000) como costo total, de modo que el Gobierno no tenga que garantizar por ella sino el siete por ciento (7 p§) que le corresponde.

(b) De Taría á San Felipe que es la segunda sección y cuyo costo de construcción queda fijado y aceptado en quinientas veinticinco mil libras esterlinas (£ 525.000) á fin de que el déficit, si lo hubiere, del siete por ciento (7 p§) que asegura el Gobierno como producto líquido, no pase del que corresponda á esa suma.

(c) De San Felipe á Yaritagua pasando por Guama, Urachiche y Chivacoa, será la tercera sección que no tendrá de costo más de trescientas setenticinco mil libras esterlinas (375.000) á fin de que el déficit del siete por ciento [7 p§] que asegura pagar el Gobierno no pase del que corresponda á esa suma.

[d] De Yaritagua al Territorio de Bruzual pasando por "Sarare" y "La Miel," será la cuarta sección cuyo costo queda fijado y aceptado en un millón de libras esterlinas, [£ 1.000.000] para los fines de la garantía del siete por ciento [7 p§] ofrecida por el Gobierno.

Artículo 8º

Los trabajos de la primera sección de Puerto Cabello ó del Palito á Taría se principiarán inmediatamente. Esta primera sección será entregada y abierta al tráfico público el primer día del mes de julio de mil ochocientos ochenta y siete; y la entrega al Gobierno y apertura al tráfico público de la segunda sección, de Taría á San Felipe, se hará el 1º de enero de mil ochocientos ochenta y ocho, á menos que el Gobierno por causa de fuerza mayor tuviere á bien prolongar estos plazos. Las otras dos secciones de San Felipe hasta el Territorio de Bruzual se entregarán y se abrirán al tráfico público, dos años después contando desde enero de mil ochocientos ochenta y ocho.

Artículo 9º

Para la construcción de la línea férrea se concede al señor Burchell ó á sus causantes la exención de derechos de importación para las máquinas, rieles, wagones, y demás efectos anexos.

Artículo 10

La línea del ferrocarril y los productos de la misma no podrán ser gravados en ningún tiempo con ninguna contribución nacional ni de los Estados.

Artículo 11

El Gobierno cede gratuitamente á Burchell y á sus asociados quinientos metros de cada lado del trayecto que atraviesa la línea en terrenos baldíos; y respecto á los de particulares se expropiarán para uso público previa indemnización por Burchell y sus asociados.

Artículo 12

El Gobierno concede al señor William Burchell y á sus asociados por el mismo período de noventa y nueve, años el derecho exclusivo de explotar todos los bosques pertenecientes á la Nación, comprendida la selva de Turén, así como todas las minas, y todos los terrenos baldíos comprendidos bajo los linderos siguientes: por el Norte y Este, el río Cojedes desde su confluencia con el río Barquisimeto hasta su confluencia con el río Portuguesa; por el Sur desde la confluencia de dicho río con el río Cojedes, remontando hasta María; y por el Oeste, el río Portuguesa desde María hasta su cabecera, continuando por las filas de las montañas de "Sanare" y de "Quíbor," hasta la confluencia del río Barquisimeto con el río Cojedes.

Artículo 13.

Burchell y sus asociados se obligan á pagar por cada novecientos noventa y nueve y medio kilógramos de madera que exporten, el mismo derecho que pagan sus similares por contratos anteriores; y pagarán los mismos derechos respecto á las recinas exportadas.

Artículo 14.

Se concede á Burchell y á sus asociados el derecho exclusivo de completamente explotar y de vender y disponer sea por sí mismo ó sea por el medio de cualesquiera compañía ó compañías que forme á ese efecto, los nitratos, materias fertilizantes, minas, minerales y piedras preciosas existentes

en terrenos nacionales, ó que descubra dentro de los límites definidos en el artículo 12º de esta concesión y de establecer las colonias que juzgue necesarias en la región indicada.

Artículo 15

Burchell y sus asociados podrá traspasar esta concesión en todo ó en parte á otra persona, compañía ó compañías, dando aviso al Gobierno Federal.

Artículo 16.

Las dudas ó controversias que se susciten con motivo de la interpretación de cualesquiera de las provisiones de esta concesión y de los demás derechos conferidos al dicho William Burchell y á sus asociados, se resolverán por los tribunales de la República conforme á sus leyes.

Artículo 17.

El Gobierno dictará las providencias necesarias para asegurar y confirmar al dicho William Burchell y á sus asociados ó causantes, todos los beneficios y privilegios que le son aquí concedidos.

Firmado en nombre de la República de los Estados Unidos de Venezuela, en París en triplicado, á 18 de abril de mil ochocientos ochenta y seis.

GUZMÁN BLANCO.

Acepted by.

William Burchell.

DOCUMENTO NÚMERO 87

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA

Misterio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.

Caracas: 30 de agosto de 1886.
23º y 28º

Resuelto:

El Ilustre Americano General Guzmán Blanco, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Venezuela en Europa y su Presidente electo, y obrando en nombre del Gobierno concedió en París en 18 de abril de 1886 al señor William Burchell, la facultad para construir un Ferrocarril y las obras adherentes á fin de unir á Puerto Cabello, vía Taría, San Felipe, Yaritagua, Urachiche, Chivacoa, con Araure y Bruzual semejante á la concesión otorgada al señor H. Rudloff en febrero del presente año, y considerando que cualquier otro contrato que se haya celebrado envolvía la condición de que el Plenipotenciario, el Ilustre Americano, no hubiese otorgado concesión por la misma materia, así como porque el contrato de Burchell se comenzará á ejecutar inmediatamente por estar ya reunido el capital necesario, y enviado por los contratistas el Ingeniero constructor, mientras que el señor Rudloff no cuenta aun con el capital que la ejecución de la obra requiere; el Ejecutivo Nacional, con el voto del Consejo Federal, concede prelación al contrato que primero principie á ejecutarse, y en tal virtud, como por las consideraciones anteriores, declara insubsistente el expresado contrato con el señor Rudloff y ratifica el que ha ajustado su Plenipotenciario el General Guzmán Blanco con el señor William Burchell.

Comuíquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

A. Arismendi.

DOCUMENTO NÚMERO 88

—

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.—Número 3.701.

Caracas: 30 de agosto de 1886.
23º y 28º

Señor:

Tengo el honor de llevar á vuestro conocimiento que han sido aprobados y ratificados en todas sus partes por el Ejecutivo Federal, los contratos celebrados por V. E. para la respectiva construcción de los ferrocarriles de Puerto Cabello á Araure y Bruzual; de Maracaibo á Cojoro; del Orinoco á Guacipati; de Mérida á Mucuchíes y Bobures, así como la declaratoria concediendo á la Compañía "Venezuela Western Railway Limited" la garantía del 7 p§ sobre mil libras esterlinas por cada kilómetro en que aumente el valor de la vía entre Encontrados y La Fría; y por último el celebrado con el señor Miguel Tejera para el establecimiento de un Astillero en la isla del Castillo Libertador de Puerto Cabello.

Soy de V. E. atento servidor,

A. Arismendi.

Al Ilustre Americano, Presidente electo de la República, etc., etc., etc.

—

DOCUMENTO NÚMERO 89

—

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación.—Acueductos y Contabilidad.—Número 3.801.

Caracas: 4 de setiembre de 1886.
23º y 28º

Señor *William Burchell.*

Tengo el honor de participar á U., para los fines expresados en el contrato, que ha sido aprobado por el Ejecutivo Nacional la concesión otorgada á su favor, en París, por el Ilustre Americano General Guzmán Blanco, Presidente electo de la República, para la construcción de un Ferrocarril de Puerto Cabello á Araure y Bruzual, ó por cualesquiera otras localidades que según los planos y estudios tenga á bien adoptar.

Dios y Federación,

A. Arismendi.

DOCUMENTO NÚMERO 90

—

Henry Lord Boulton, vecino de esta ciudad de Caracas y mayor de veinte y un años, declaro: que sustituyo en el señor William A. Andral, vecino también de esta ciudad, el poder que me fué conferido en la ciudad de Londres el trece de julio del corriente año de 1886 por la Compañía denominada "The Bruzual Railway Company Limited," para que lo ejerza en los mismos términos y facultades que á mi han sido conferidas, según costan del dicho poder que original acompaño, para que sea certificado á continuación por el ciudadano Registrador de este

Distrito Federal.—Caracas: tres de setiembre de mil ochocientos ochenta y seis.

H. L. Boulton.

Oficina de Registro del Distrito Federal.—Caracas: tres de setiembre de 1886.—El documento anterior fué leído y firmado por el otorgante de cuyo conocimiento doy fe, ante mí y los señores A. V. Esteves y Antonio Aveledo, testigos vecinos que también le conocen. Queda registrado bajo el nº 249 al folio 71 vuelto del Protocolo 6º del tercer trimestre corriente; en cuyo duplicado se inutilizaron estampillas por valor de cuatro bolívares.—Certifico: que el poder á que se refiere el anterior documento lo he tenido a la vista y es del tenor siguiente: Por la presente escritura se hace saber que la Compañía denominada "The Bruzual Railway Company Limited" da y concede su poder amplio, cumplido y tan bastante cuanto en derecho se requiera, á favor de Henry Lord Boulton, vecino de Caracas en la República de Venezuela, Caballero y Cónsul de Su Majestad Británica en Ca acas, para que en nombre y representación de la Compañía, lleve á conocimiento del Gobierno de la citada República que acepta la cesión otorgada en trece de julio de 1886 por Mr. William Burchell, vecino de la casa número 17 de Great George Street y Westminster, Inglaterra, á favor de esta Compañía, de la concesión de propiedad de dicho Mr. Burchell, para la construcción de un ferrocarril con todas las obras y pertenencias necesarias, que una á Puerto Cabello en la dirección de Taría, San Felipe, Yaritagua, Urachiche y Chivacoa con Araure y Bruzual, pasando por La Miel y Sarare, ó por cualquier otro punto ó puntos que al concesionario parezcan convenientes, en base á los planos y secciones, cuya concesión lleva la fecha de París á 18 de abril del año corriente, [con excepción de las estipulaciones contenidas en los artículos 12, 13 y 14 de dicha concesión, cuyas ventajas y responsabilidades el citado Mr. William Burchell reservó para sí]. La Compañía por la presente se obliga á observar estrictamente las condiciones de la referida concesión en la parte que le atañe por razón de la tal cesión; y por último, autoriza al citado Henry Lord Boulton, para que obre en lo particular según sea necesario sin omitir cualesquiera diligencias incidentales, á pesar de no estar ellas más detalladamente consigna-

das en este poder. La Compañía por la presente autoriza y faculta á dicho su apoderado, para que en su nombre reconozca y declare que el presente poder es y contiene la voluntad de la Compañía: para que procure que se tome razón de ella en la Oficina competente de la referida República: para que tome las medidas y practique las diligencias necesarias ó útiles para hacer autenticar y llevar á ejecución este poder, con arreglo á las leyes y costumbres de esa República, inclusa la facultad de que pueda dicho apoderado añadir una ó más cláusulas formales que sean necesarias para llevar á efecto este poder, con arreglo á las leyes y costumbres de aquella República. Y con el fin de que pueda el citado Henry Lord Boulton cumplir enteramente con los deseos de la Compañía, ésta le autoriza y faculta expresamente para nombrar, de tiempo en tiempo, un sustituto ó unos sustitutos bajo su dirección y con iguales ó más limitados poderes; para que revoque tales nombramientos y otorgue otros. En su testimonio, la Bruzual Railway Company Limited, manda autorizar este poder con su sello simbólico á los 13 días del mes de julio de 1886, en presencia de los testigos abajo firmados y ante mí el infraescriso John Venn, Notario público de la ciudad de Londres, debidamente ejercente y jurado en virtud de acta real. Hay un sello movible que dice: "The Bruzual Railway Company Limited." Esta escritura ha sido autorizada por acuerdo del Directorio de la Bruzual Railway Company Limited, cuyo sello se estampó aquí en la presencia de Frank E. Hersee, Director, y A. W. Browning, Secretario. Concuerda con su original anexo á cuyo otorgamiento fuí presente yo el infraescrito Jhon Venn, Notario público vecino de esta ciudad de Londres, en cuya virtud doy fe de que el poder original sobremencionado ha sido otorgado con las solemnidades legales necesarias de que el sello simbólico de la Compañía anónima denominada "The Bruzual Railway Company Limited" ha sido estampado en presencia de Franck Ernest Hersee y Mr. Alfred William Browning, Director el primero y Secretario este último de la citada Compañía; y finalmente, de que dichos sugetos firmaron sus nombres respectivos, acto continuo. Y para que conste; expido esta certificación que firmo, rubrico y sello en Londres, á trece de julio de mil ochocientos ochenta y seis. —*Jhon Venn*, Notario público.—Hay un sello.—Consulado de

los Estados Unidos de Venezuela en Londres.— Certifico la autenticidad de la firma del señor Jhon Venn, el cual es, como se titula, Notario público en esta ciudad.—Londres el 14 de julio de 1886.—*N. G. Burch*, Cónsul.—Hay un sello.—Hago constar, que para el otorgamiento de este documento, he sido debidamente autorizado por el ciudadano Registrador Principal de este Distrito Federal, según consta de la nota que éste me ha dirigido y en que me trascribe un oficio del ciudadano Ministro de Relaciones Interiores disponiendo la habilitación de esta oficina, en el día de hoy, para el presente otorgamiento; cuya nota queda agregada al cuaderno de comprobantes corriente bajo el número 279.— El Registrador interino, *M. J. Acedo.*

DOCUMENTO NÚMERO 91

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

William A. Andral, vecino de esta ciudad de Caracas, en ejercicio del poder que la sociedad denominada "The Bruzual Railway Company Limited" confirió en la ciudad de Londres el 13 de julio del corriente año al señor H. L. Bulton, y cuyo poder me ha sido sustituido, según consta del que acompaño, ante U. con la debida consideración, expongo:

Por el convenio celebrado por el señor General Guzmán Blanco, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Venezuela y su Presidente electo, con el señor William Burchell, residente en Londres, firmado en París el 18 de abril próximo pasado, y ratificado por el Ejecutivo Federal, con el voto afirmativo del Consejo Federal, según Resolución de 30 de agosto último, se pactó por el artículo 15º de dicho convenio "que Burchell y sus asociados podían traspasar la concesión en todo ó en parte á otra persona Compañía ó Compañías, dando aviso al Gobierno Federal;" para dar, pues, cumplimiento á esta disposición es que ocurro ante U. manifestando que el se-

ñor William Burchell ha traspasado dicha concesión á la sociedad "The Bruzual Railway Company Limited" domiciliada en Londres, bajo los términos y condiciones que constan del poder que he acompañado, para que U. se sirva ponerlo en conocimiento del Ejecutivo Federal, á fin de obtener la Resolución en que conste la aprobación del Gobierno.

Caracas: 4 de setiembre de 1886.

William A. Andral.

DOCUMENTO NÚMERO 92

—

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.

Caracas: 6 de setiembre de 1886.
23º y 28º

Resuelto:

Dada cuenta en Gabinete de la manifestación que hace el señor William A. Andral, con el poder bastante que acompaña, del traspaso que ha hecho Mr. William Burchell de las concesiones que le fueron otorgadas por el señor General Guzmán Blanco como Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República de los Estados Unidos de Venezuela y su Presidente electo, para la construcción de Ferrocarriles y todas las obras adherentes para reunir á Puerto Cabello, vía Taría, San Felipe, Yaritagua, Urachiche y Chivacoa con Araure y Bruzual, á la Compañía Anónima "The Bruzual Railway Company Limited" domiciliada en Londres, el Consejero Encar-

gado de la Presidencia de la República, oído el dictamen del Consejo Federal, ha tenido á bien aprobar dicho traspaso.

Comuníquese á quienes corresponda y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

A. Arismendi.

DOCUMENTO NÚMERO 93

General Guzmán Blanco, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de los Estados Unidos de Venezuela, en varias Cortes de Europa, residente hoy en París, Gran Hotel, 12 Boulevard des Capucines, por una parte, y por la otra, León de Jaybert, Doctor en derecho, residente también en París, 39 calle de Amsterdan, han convenido y convienen en celebrar el siguiente contrato, *ad referéndum*

Artículo 1º

León de Jaybert se obliga á formar una Compañía, con el capital suficiente para construir y explotar un ferrocarril que partiendo de la ciudad de San Cristóbal en el Estado Los Andes, vaya hasta un punto en que pueda navegarse el río Uribante.

Artículo 2º

León de Jaybert se compromete á llevar á cabo las obras necesarias para desembarazar al expresado río de todos los estorbos que impidan la navegación.

Artículo 3º

Los trabajos de estudio de la línea férrea deberán principiarse dentro del término de siete meses, á contar de la fecha en que sea comunicada la ratificación de este contrato, y los de construcción, cuatro meses después de vencido el plazo anterior,

debiendo al mismo tiempo tener, por lo menos, un buque de vapor en aguas del Uribante.

Artículo 4º

El ferrocarril tendrá por lo menos 0,m 914 entre rieles, y deberá estar terminado y entregado al tráfico dentro del término de tres años, á contar de la fecha en que deben principiarse los trabajos de construcción.

Artículo 5º

El Gobierno Federal otorgará á León de Jaybert, ó á sus cesionarios, una prórroga de cuatro meses para la ejecución de los trabajos á que se obliga, según los artículos 3º y 4º, siempre que el atraso tenido en ellos sea por causa justificada, á juicio del Ejecutivo Federal.

Artículo 6º

El Gobierno Nacional se compromete á ceder, en propiedad, á la empresa una faja de terrenos baldíos á cada lado de la vía, de quinientos metros de ancho; y á tomar para uso público, de conformidad con las leyes, los terrenos de propiedad particular que sean necesarios para la construcción del ferrocarril, debiendo la empresa pagar su valor.

Artículo 7º

La empresa podrá extraer de los bosques nacionales, sin indemnización alguna, todas las maderas que haya menester para la construcción del ferrocarril y edificios que le sean necesarios.

Artículo 8º

El Gobierno Federal permitirá la introducción libre de derechos aduaneros, de todos los elementos necesarios para la construcción y conservación del ferrocarril, así como para el establecimiento de la navegación por vapor, de que se habla en este contrato, y la conservación de los buques en ella empleados.

Artículo 9º

El Gobierno Nacional garantiza un interés de siete por

ciento sobre el costo del ferrocarril, siempre que este costo no exceda en término medio por kilómetro, de la cantidad que se fijará ulteriormente, conforme al resultado de los estudios que se hagan.

Artículo 10

La empresa no podrá ser gravada, durante el período que abarca este contrato, con ningún impuesto ó contribución nacional ó de los Estados, sea cual fuere su origen ó denominación.

Artículo 11

La empresa está en el deber de conducir gratis en el ferrocarril y en sus vapores, la correspondencia despachada por las oficinas de correos; y á no cobrar por fletes y pasajes, al Gobierno Nacional, sino la mitad del precio establecido en las correspondientes tarifas.

Artículo 12

La duración de este contrato será de noventa y nueve años á contar de la fecha de su ratificación, al fin de los cuales, el ferrocarril y las demás pertenencias de la empresa pasarán á ser propiedad de la Nación.

Artículo 13

Mientras dure este contrato, el Gobierno Nacional se obliga á no pactar, con ninguna otra persona ó compañía, el establecimiento de líneas férreas entre San Cristóbal y el Uribante.

Artículo 14

Este contrato podrá ser traspasado á otra persona ó compañía, dando de ello aviso al Gobierno.

Artículo 15

Las dudas y controversias que puedan suscitarse en el cumplimiento del presente contrato, serán resueltas por los Tribunales competentes de la República, de conformidad con sus leyes.

Artículo 16

Este contrato queda sometido á la ratificación del Gobierno de la República.

Hechos tres de un tenor, á un solo efecto, en París, á diez y nueve de abril de mil ochocientos ochenta y seis.

Firmado.—GUZMÁN BLANCO.

Firmado.—*L. de Jaybert.*

DOCUMENTO NÚMERO 94

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.

Caracas: 30 de junio de 1886.
23º y 28º

Resuelto:

El Ciudadano Consejero Encargado de la Presidencia de la República, con el voto afirmativo del Consejo Federal, ha dado su aprobación al contrato anterior celebrado en París, entre el Ilustre Americano, General Guzmán Blanco, y el señor Doctor León de Jaybert, para la construcción de un ferrocarril que partiendo de San Cristóbal, en el Estado Los Andes, vaya hasta un punto en que pueda navegarse el río Uribante.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

A. ARISMENDI.

DOCUMENTO NÚMERO 95

—

El General Guzmán Blanco, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Venezuela en Francia, y varias cortes de Europa, por una parte, y por la otra de la Hante y Cª de París, 36 avenue du Bois de Boulogne, quien de aquí en adelante se denominará el contratista, celebran el contrato siguiente, ad referéndum.

Artículo 1º

El contratista se obliga á construir conforme al derecho exclusivo que le concede el Gobierno de Venezuela, un ferrocarril de una sola vía con conexiones, desde el puerto de Cojoro ó desde cualquier otro punto de la costa comprendido entre el Saco de Maracaibo y la Península de la Goagira, á la ciudad de Maracaibo, en el Estado Falcón, así como á construir los muelles y edificios necesarios al tráfico en el punto de partida de la línea.

Artículo 2º

El contratista podrá establecer un astillero para la construcción y reparación de embarcaciones.

Artículo 3º

El contratista se obliga á construir en el punto de partida del ferrocarril, y á cederlos en propiedad al Gobierno de Venezuela, sin remuneración alguna, un edificio para la Aduana, una casa para la Comandancia del Resguardo y un cuartel para una pequeña guarnición, con las localidades suficientes al objeto á que se destinan. Con este propósito el Gobierno cede en propiedad al contratista cuatro kilómetros cuadrados de terreno en el puerto donde se fije el comienzo de la línea.

Artículo 4º

El Gobierno de Venezuela cede en propiedad al contratista porciones de terrenos á ambos lados de la línea, y en toda su extensión, de mil metros de frente hacia ella, y de quinientos metros de fondo, alternando con porciones de igual frente que se reserva la Nación.

Artículo 5º

Los terrenos de propiedad particular por donde atraviesa la línea, y que necesitare la empresa, serán declarados para uso público, conforme á la ley de la materia, pagando su valor el contratista.

Artículo 6º

Las máquinas, rieles y útiles, y demás materiales para la construcción completa de la vía, así como los materiales de construcción de los muelles y edificios, y astillero, y los materiales que la empresa emplee en la construcción de casas ó edificios públicos ó particulares, en el terreno mencionado en el artículo 3º, se introducirán libres de derechos, observándose los requisitos establecidos en el Código de Hacienda.

Artículo 7º

Las maderas que necesite la empresa para las obras y construcciones expresadas en este contrato, podrá tomarlas de los bosques nacionales, sin pagar nada al Gobierno.

Artículo 8º

Las tarifas de pasajes, mercaderías, etc., que se trasporten por el ferrocarril serán fijadas por la empresa, tomando como base lo que se cobra por kilómetro en la actualidad, en el ferrocarril de La Guaira á Caracas; y las tarifas por el uso del puerto, tomando como base, lo que se cobra por embarque y desembarque actualmente en el puerto de La Guaira.

Artículo 9º

El Gobierno de Venezuela habilitará el puerto de Cojoro ó aquel donde se fije el punto de partida de la línea férrea, para la importación y exportación extranjera, y al comercio de cabotaje, y cerrará la actual Aduana de Maracaibo, al abrirse al tráfico público el ferrocarril.

Artículo 10

El contratista se obliga á construir el ferrocarril, y las obras á él anexas, en el término de cuatro años; y á principiar los trabajos dentro de ocho meses después que reciba la ratificación de este contrato.

Artículo 11

El Gobierno de Venezuela garantiza el siete por ciento, sobre el capital total que el contratista, sus cesionarios ó sucesores inviertan en la construcción de la línea férrea y muelles, el cual se fijará luego que se hayan practicado los estudios correspondientes.

Artículo 12

El contratista tiene el derecho de traspasar, ceder ó transferir el todo, ó parte de este contrato, á particulares ó compañías con los mismos derechos y obligaciones que en él se establecen, dando cuenta al Gobierno de Venezuela.

Artículo 13

El trasporte de la correspondencia por el ferrocarril será gratis.

Artículo 14

Este contrato durará noventa años, al término de los cuales, los concesionarios entregarán al Gobierno de Venezuela el ferrocarril, los muebles y demás anexos, sin retribución alguna por parte de éste.

Artículo 15

El Gobierno de Venezuela se obliga á no hacer durante este contrato, otra concesión para construir una línea férrea para la ciudad de Maracaibo, por los puntos ó territorios comprendidos dentro de los límites fijados en la presente concesión.

Artículo 16

Las dudas ó controversias que puedan suscitarse en el cumplimiento de este contrato, serán resueltas por los Tribunales competentes de la República conforme á sus leyes.

Se hacen tres ejemplares de un tenor, á un mismo efecto en París, á 12 de julio de 1886.

Firmado.—GUZMÁN BLANCO.

Firmado.—*de la Hante y Cª*

DOCUMENTO NÚMERO 96

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.

Caracas: 30 de agosto de 1886.
23º y 28º

Resuelto:

El ciudadano Consejero Encargado de la Presidencia de la República, con el voto Constitucional del Consejo Federal, ha tenido á bien aprobar el contrato para la construcción de un ferrocarril de Cojoro á Maracaibo, y que celebró en París el 12 de julio de 1886 el Ilustre Americano, Presidente electo de la República, en su carácter de Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Venezuela en Francia y varias Cortes de Europa, con los señores de la Haute y Cª

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

A. Arismendi.

DOCUMENTO NÚMERO 97

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.

Caracas: 27 de enero de 1886.
23º y 28º

Resuelto:

El Presidente de la República ha tenido á bien darle su

aprobación al traspaso que el contratista L. Puig Ros, hizo en 14 de junio de 1884 de su concesión de 5 del mismo mes y año, á la Compañía Anónima de Navegación Fluvial y Marítima de Barlovento, en conformidad con el artículo 14 del expresado contrato.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

J. HURTADO MANRIQUE.

DOCUMENTO NÚMERO 98

—

INFORME DE LA JUNTA DIRECTIVA DE LA COMPAÑÍA ANÓNIMA DE NAVEGACIÓN Y FERROCARRIL DE BARLOVENTO, AL CIUDADANO MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS.

—

Caracas: 31 de diciembre de 1886.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Propender á la explotación y desarrollo de las innúmeras riquezas naturales con que la Providencia ha favorecido los distintos pueblos de la tierra, es y será siempre uno de los principales objetivos de los Gobiernos ilustrados que, inspirados en el noble propósito de engrandecer la Patria, lanzándola por el ancho sendero de la civilización y el progreso, apoyan con mano fuerte y generosa el estímulo de los ciudadanos para acometer empresas útiles y trascendentales, que den por inmediato resultado el aumento de la riqueza pública y privada.

Venezuela, después de haber asegurado el imperio de la paz, fuente de todo bien y base inestimable de prosperidad y grandeza de las sociedades humanas: con buenas leyes que son el evangelio político del pueblo, y que garantizan la vida, la propiedad y la libertad civil de los ciudadanos, se lanzó con ardor por la vía de progreso que le trazara la mano hábil del Ilustre Caudillo y Supremo Magistrado que rige sus destinos.

Levantado el espíritu público y el patriotismo de los ciudadanos con tan inmensos beneficios, era natural y lógico que todos ellos, y hasta extranjeros de dentro y fuera del país, se apresurasen á contribuir por su parte con el contingente de sus capitales y esfuerzos á segundar las miras y propósitos civilizadores implantados en la República por el genio y perseverancia del Ilustre Americano.

Con fe en el porvenir de la Nación, y convencidos por estudios especiales de las grandes ventajas que reportarían la agricultura y el comercio con la explotación de las riquezas que encierra la extensa y feraz zona de Barlovento, varios ciudadanos animados del deseo de dar útil y provechoso empleo á sus capitales, formaron una asociación titulada "Compañía de Navegación Fluvial y Marítima de Barlovento," con el objeto de conducir, desde el manso y extenso puerto de Carenero al de La Guaira y Puerto Cabello, todo el cacao, café, cueros, maíz y demás frutos y producciones de Río Chico, Higuerote, Paparo y otros pueblos de aquella zona agrícola, por medio de buques de vapor, que retornarían luego al punto de partida cargados de mercancías de procedencia extranjera y del país, necesarias y suficientes al consumo de aquellas poblaciones, que cuentan más de treinta mil habitantes.

Dióse principio al desarrollo de la idea con un capital de cien mil pesos, ó sean cuatrocientos mil bolívares, suscritos por los accionistas de la empresa, después de haber alcanzado del Gobierno Nacional el privilegio de navegar por veinte años las costas de Barlovento, con buques de vapor, que quedaron exentos del pago de contribuciones de puerto, según contrato celebrado en 9 de mayo de 1882.

Se procedió luego á comprar en los Estados Unidos de Norte América los buques de vapor indispensables al objeto

de la Compañía, los cuales debían sustituir ventajosamente las pequeñas embarcaciones de velas que hacían el tráfico desde las costas de Barlovento al puerto de La Guaira, con graves perjuicios, demoras y pérdidas de todo género causados al comercio y agricultura de aquellas ricas comarcas, tanto por el tiempo que era necesario invertir en la comunicación con el puerto de La Guaira, como por la avería frecuente de los frutos y mercancías embarcadas en dichos buques de velas, y las incomodidades innúmeras de los pasajeros en su traslación de uno á otro punto.

Pero no era sólo la navegación por vapor en las aguas de Barlovento lo que podía producir á la Compañía las ventajas y utilidades que se propusiera alcanzar con la iniciativa de la idea y su consiguiente ejecución. La experiencia adquirida en el espacio de cinco meses, demostró de uua manera evidente, que eran necesarios otros medios, y de todo punto indispensable, la construcción de un ferrocarril que partiera del manso puerto de Carenero hasta Río Chico y San José, recorriendo una extensión de treinta y cinco kilómetros más ó menos, para recojer en sus wagones, con ventajas y facilidades para la agricultura y el comercio, todos los frutos y producciones de tan inmensa zona agrícola, conducirlas á la estación y muelle de Carenero, y trasportarlos luego al puerto de La Guaira, á bordo de los vapores de la Compañía. De esta manera se conseguiría dar vida y movimiento activo á las naves de la empresa, alcanzando como consecuencia forzosa mayores proventos líquidos á los ya adquiridos, fuera de otros beneficios que reportaría la sociedad en general y muy particularmente las regiones que atravesaría el ferrocarril hasta Río Chico y San José.

Con tal objeto, el señor L. Puig Ros, socio y Gerente de la Empresa de navegación, contrató con el Gobierno Nacional en 5 de junio de 1884, la construcción de esa vía férrea, desde el mar en el puerto de Carenero á Río Chico, tocando en Higuerote, Boca Vieja y San José, aprovechando las aguas, con el derecho de explotarla por noventa y nueve años, trascurridos los cuales, pasará la línea con todos sus adherentes, á ser propiedad de la Nación. Durante el término del contrato no podrá construirse ningún otro ferrocarril desde Carenero que entronque con los puntos de éste, en el espacio que media

entre el puerto, las márgenes del Tuy y sus afluentes hasta Panaquire.

Igualmente se concede al contratista, en igualdad de circunstancias, la preferencia para construir otros ramales, donde le convenga, y 500 metros á cada lado del trayecto que atraviesa la línea en terrenos baldíos, tomando los de propiedad particular, como para uso público, previa indemnización por parte de la empresa.

Por último, se acordó la exensión de derechos aduaneros á cuanto se importase para la construcción del ferrocarril; y el 7 por ciento de interés anual sobre los capitales invertidos, conforme á la ley de la materia.

Este contrato, que fué elevado á ley de la República en 27 de junio de 1884, pasó luego á ser propiedad de la "Compañía de Navegación y Ferrocarril de Barlovento," mediante el traspaso de los derechos adquiridos por el señor L. Puig Ros como promotor. Y se llamaron inmediatamente ingenieros, oficiales y jornaleros en número bastante: se compraron las herramientas necesarias á la naturaleza é importancia del trabajo: se encargaron á Inglaterra y los Estados Unidos de Norte América, las máquinas, rieles, material rodante, y cuantos enseres eran indispensables para el ferrocarril y establecimiento de un gran taller en Carenero; y últimamente, se rompieron los trabajos de la línea férrea en julio de 1884, con cuantos elementos requería el logro de semejante intento.

No retrocedieron los accionistas ante la magnitud de las cantidades metálicas y de tiempo que consumiría la realización de tan importante vía férrea. Su fe en los milagros de la asociación y del trabajo inteligente y rápido, y más que todo, el firme propósito de afrontar todas las eventualidades para salvar las cantidades ya comprometidas, asegurando el éxito feliz de la especulación en general, ha sostenido sus esfuerzos y multiplicados sus recursos de todo género, hasta elevar el capital social á la cifra de "Cuatrocientos mil pesos," ó sea: un millón seiscientos mil bolívares.

Después de diez y siete meses de trabajo incesante, tuvo la Compañía la satisfacción de inaugurar la línea férrea hasta

Paparo, en diciembre del año próximo pasado, y en medio de las demostraciones entusiastas de los habitantes de todas aquellas comarcas, del concurso patriótico del Gobierno Nacional y asistencia personal del Presidente de la República, como también de multitud de caballeros que quisieron asistir y solemnizar con su presencia esta fiesta de civilización y de progreso.

No podía esperarse otra cosa en la celebración de este hecho insólito en los anales del Distrito Miranda. La extensión de veinte y tres kilómetros recorridos por el ferrocarril, desde el puerto de Carenero hasta Paparo: el silvido de la locomotora, atronando por vez primera el augusto silencio de las campiñas y fértiles campos de Barlovento: los acordes y melodías de la música; y los fuegos de artificio, despertaron, como era natural, el entusiasmo de los pueblos y caseríos situados en el trayecto recorrido, sin que faltara el concurso de las autoridades civiles y militares, de los comerciantes y agricultores, que vinculaban la propiedad y futura grandeza de aquellos valles en el empuje civilizador del vapor y de las vías férreas, agentes poderosos de las sociedades modernas.

Entregada al servicio público la línea construida del Ferrocarril hasta Paparo, la Compañía no ha cesado un momento de dar los pasos necesarios para su terminación hasta Río Chico y San José; y con tal propósito ha recibido de Inglaterra y los Estados Unidos, los rieles, locomotoras, wagones y demás útiles indispensables, como también un puente de hierro de 66 metros de longitud que un ingeniero mecánico, llegado expresamente de New York, está montado sobre el Río Tuy, para el paso de los trenes del ferrocarril.

La Compañía tiene la fundada esperanza, en virtud de la actividad con que se está trabajando en la línea, que para fines de marzo próximo, si no antes, estará de todo punto terminado el Ferrocarril hasta Río Chico y San José; y le es satisfactorio manifestarlo así al Gobierno Nacional para su conocimiento.

Explotada, como se ha dicho la vía férrea concluida hasta Paparo, con el fin de aplicar sus productos á su conservación y pago del numeroso personal de la empresa, la Compañía ha observado, que la importación de la sal por los

trenes del ferrocarril de Carenero no corresponde en manera alguna á las necesidades del consumo de la numerosa población de Barlovento, que cuenta más de treinta mil habitantes. Como prueba de esta verdad bastará decir que en los cuatro meses corridos de febrero á mayo próximo pasado, en que el tráfico marítimo de sus costas "sólo se hacía por "el puerto de Carenero, los trenes del ferrocarril trasportaron "62.343 kilos de sal, no obstante la existencia de un gran "depósito de este artículo, apresado poco antes por el General "Zapata;" y que en los seis meses posteriores hasta 30 de noviembre último, en que por incidentes imprevistos de la locomotora se hizo el tráfico de las costas por los malísimos embarcaderos de Higuerote, Paparo y Tuy, solo condujo el ferrocarril, 12.153 kilos de sal. La Compañía llama justamente la atención del Gobierno sobre este particular, en obsequio de los intereses fiscales.

Antes de terminar este pequeño informe, no está demás decir algo sobre la riqueza de Barlovento y la consiguiente importancia de la línea de vapores y ferrocarril establecido por la Compañía, á costa de grandes sacrificios de dinero y de tiempo, é incomodidades de todo género, debido en parte al antagonismo de pequeños intereses privados establecidos en la localidad.

Aquella inmensa zona agrícola produce cacao, café, cueros, queso, tabaco y frutos menores en abundancia, todo lo cual aumentará considerablemente con el beneficio de la paz y las facilidades de traslación y embarque por el puerto de Carenero.

Y no solo Barlovento será tributario del ferrocarril y vapores de la Compañía, sino también Orituco, San Rafael, Lezama, La Pascua y otras poblaciones del Llano, que cuentan más de cien mil habitantes, y que llevarán sus productos por la línea férrea. Además, las ricas minas de carbón de Batatal, y las no menos importantes de oro de Apa y de Carapa, situadas entre Barlovento y Orituco, al ser explotadas, serán indudablemente tributarias de la Compañía.

Ya los agricultores, criadores y principales comerciantes de Orituco anhelan por acercarse á Carenero con la apertura de

un camino de recuas, cuyo trabajo han acometido con sus propios recursos, y que probablemente terminará el Gobierno del Estado, consiguiendo de este modo mayor rapidez, seguridad y baratura por medio del ferrocarril y los vapores de la Compañía.

Como complemento de esté Informe se hace una relación suscinta de las propiedades de la empresa.

50 fanegadas terrenos comprados que constituyen el puerto de Carenero.

7 leguas de ferrocarril, hasta Río Chico, de las cuales hay 5 concluidas y el resto al terminarse.

1 casa oficina de doble piso y mirador.

1 almacén de madera de 225 metros de superficie.

Talleres, al vapor, de herrería y mecánica de 300 metros cuadrados de superficie, construidos sobre terrenos conquistados al mar.

1 muelle y almacenes de depósito, de 66 metros de longitud por 10 metros de ancho.

4 locomotoras con sus accesorios, sistema de las grandes Compañías, poderosas para arrastrar 100 toneladas.

2 coches de 1ª clase para pasajeros, de á 12 asientos.

2 " de 2ª " " 16 "

18 wagones para mercancías.

2 trolis para construcciones.

2 velocípedos de inspección de la línea.

1 Acueducto de 6.000 metros tubería de hierro.

1 teléfono de Carenero á Río Chico.

10 viaductos ó puentes, el mayor de 105 metros, y el menor de 21 metros.

5 Estaciones, de las cuales hay 3 construidas.

Rieles y accesorios para terminar la vía Río Chico y San José.

Maderas, estacones y tren de materiales para montar el puente de hierro sobre el río Tuy.

2 poleas diferenciales.

1 martinete para trabajos de puentes.

Surtido completo de piezas de repuesto, materiales de mecánica, herrería y demás útiles de ferrocarril.

4 cajas fuertes, de hierro.

Hierro galvanizado y acanalado para techos de los edificios de la Compañía.

263 toneladas carbón mineral, 1ª clase.

2 buques de vapor: el *Tuy* y el *Río Chico*, y embarcaciones pequeñas para varios usos.

El Presidente,

Leonidas Anzola.

DOCUMENTO NÚMERO 99

—

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vias de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.

Caracas: 30 de agosto de 1886.
23º y 28º

Resuelto:

El ciudadano Consejero Encargado de la Presidencia de la República, con el voto constitucional del Consejo Federal, ha tenido á bien aprobar el contrato celebrado en Londres, el 5 de agosto del presente año, entre el Ilustre Americano, General Guzmán Blanco, Presidente electo de la República y Ministro Plenipotenciario y Enviado Extraordinario en varias Cortes de

Europa y los señores de la Hante y Cª, para la construcción de un ferrocarril de Mérida á Mucuchíes y Bobures, etc.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

A. Arismendi.

DOCUMENTO NÚMERO 100

—

General Guzmán Blanco, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Venezuela en varias Cortes de Europa, por una parte, y por la otra de la Hante y Cª, residentes en París, 36 Avenue du Bois de Boulogne, celebran el contrato siguiente, *ad referéndum*.

Artículo 1º

El Gobierno de Venezuela concede á los señores de la Hante y Cª el derecho de construir un ferrocarril á su elección desde la ciudad de Mérida á Mucuchíes y Bobures, ó de la ciudad de Mérida á la Sabana de Mendoza, para ligarlo con el que construye el señor Roncajolo; ó de la misma ciudad de Mérida al punto del río Chama que convenga á los contratistas, debiendo en este caso enlazar dicha línea férrea con la canalización del mismo río hasta donde necesite serlo.

Artículo 2º

El contratista se obliga á empezar los trabajos del ferrocarril y canalización del río, á que se refiere el artículo anterior, dentro de un año, desde la fecha en que el presente contrato sea ratificado por el Gobierno; y á terminar la línea, tres años después de este plazo.

Artículo 3º

El Gobierno Nacional concede al contratista la adminis-

tración, explotación y goce de los rendimientos de la empresa durante noventa y nueve años, al termino de los cuales pasará la empresa, con todos sus anexos, á la propiedad de la Nación, sin indemnización alguna por parte de ésta.

Artículo 4º

El Gobierno cede en propiedad al contratista, una faja de quinientos metros de terreno á cada lado de la vía, de los que pertenezcan á la Nación, sin ninguna indemnización.

Artículo 5º

Los terrenos de propiedad particular que necesitare la empresa para la construcción del ferrocarril, estaciones, etc., serán tomados para uso público conforme á la ley, y satisfecho su valor por la empresa.

Artículo 6º

Las maderas que necesite la empresa para la construcción de las obras de la vía, podrá tomarlas de los bosques nacionales, libremente.

Artículo 7º

Las máquinas, materiales, instrumentos y demás útiles que fueren necesarios para la construcción del ferrocarril, se introducirán libres de derechos de importación, debiendo procederse en cada caso de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 177 del Código de Hacienda.

Artículo 8º

La empresa no será gravada en ningún tiempo con contribuciones nacionales ni de los Estados.

Artículo 9º

Las dificultades que por causa de fuerza mayor impidan el comienzo, ó motiven la paralización de los trabajos de la vía, serán compensadas con lapso igual al que hayan ocasionado dichas dificultades, y el Ejecutivo Federal, con previo conocimiento de causa, podrá prorrogar por un año más el término fijado para la conclusión de la obra.

Artículo 10.

Conforme á la Ley de la materia, el Gobierno garantiza

el siete por ciento sobre el capital total que necesite el empresario para llevar á cabo la obra, el cual se fijará luego que se hayan practicado los estudios requeridos.

Artículo 11.

El Gobierno concede al contratista el derecho de construir los ramales que juzgue necesarios.

Artículo 12.

La correspondencia será trasportada gratuitamente por la empresa; y se obliga á trasportar por la mitad del precio de la tarifa que se establezca, los empleados en comisión, militares en servicio, y las tropas y elementos de guerra.

Artículo 13.

El contratista podrá traspasar este contrato á otra persona ó compañía, como á bien tenga, dando aviso al Gobierno de Venezuela.

Artículo 14.

Las dudas ó controversias que puedan suscitarse en la realización de este contrato, serán resueltas por los Tribunales competentes de Venezuela, conforme á sus leyes.

Se hacen dos ejemplares de un tenor, á un solo efecto, en Londres á 5 de agosto de 1886.

GUZMÁN BLANCO.

De la Hante y Cª

DOCUMENTO NÚMERO 101

—

General Guzmán Blanco, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de los Estados Unidos de Venezuela en varias Cortes de Europa, residente actualmente en París, Gran Hotel, Boulevard des Capucines, suficientemente autorizado por el Gobierno de Venezuela, por una parte, y por la otra, de la Hante y Cª, residentes en París, 36 Avenue du Bois de Boulogne; han convenido y convienen en celebrar el siguiente contrato, *ad referéndum*.

Artículo 1º

De la Hante y Cª se obligan á construir y explotar un ferrocarril entre el Orinoco y Guacipati, debiendo comenzarse los trabajos dentro del término de cuatro meses, á contar de la fecha en que sea ratificado el presente contrato.

Artículo 2º

Dicho ferrocarril estará compuesto de dos líneas:

Una línea del Orinoco á Upata; y

Otra línea de Upata á Guacipati.

Cada una de estas dos líneas se entregará al tráfico sucesivamente, tan pronto como esté concluida.

Artículo 3º

El punto de llegada del ferrocarril en el Orinoco, será escogido por el contratista y comunicado al Gobierno de la República.

Artículo 4º

El Gobierno Federal dictará las disposiciones necesarias para que se establezca una Aduana y una Oficina Nacional de Correos, para el Territorio del Yuruary, en el punto de llegada del ferrocarril en el Orinoco, tan luego como la primera línea esté dada al tráfico, siendo obligatorio para los señores de la Hante y Cª ó sus cesionarios, costear la construcción del edificio necesario á estas oficinas, así como también las indispensables para el Resguardo y la guarnición.

Artículo 5º

La empresa tendrá el derecho exclusivo de construir en el puerto donde llegue el ferrocarril, los muelles, embarcaderos y depósitos que haya menester.

Artículo 6º

El Gobierno de la República concederá á la empresa, en toda propiedad, una extensión de terrenos baldíos de quinientos metros á cada lado de la vía, pudiendo tomar en una parte ella el equivalente del área que corresponda á otra.

Artículo 7º

Las minas y canteras que se encuentren en el trayecto del ferrocarril, serán concedidas á la empresa, por el Gobierno Nacional, de conformidad con las leyes.

Artículo 8º

Será permitido á la empresa, sin indemnización ninguna, tomar de los terrenos de propiedad nacional todo la madera y otros materiales que haya menester para la construcción y conservación de la vía.

Artículo 9º

El Gobierno Federal permitirá á la empresa, previas las formalidades legales, la introducción libre de derechos aduaneros de todas los materiales, máquinas, útiles, y demás elementos necesarios para la construcción y conservación del ferrocarril.

Artículo 10

El Gobierno Federal permitirá, con las precauciones que juzgue convenientes, que los buques que conduzcan máquinas ú otros elementos para la construcción del ferrocarril, puedan desembarcarlos en el puerto del Orinoco conveniente á la Empresa, debiendo ésta en cada caso, pedir al Gobierno el permiso correspondiente.

Artículo 11

La tarifa de fletes y pasajes para el tráfico no podrá exceder de los precios siguientes:

Por cada pasajero de primera clase, cuarenta centésimos de bolívar, por kilómetro.

Por cada pasajero de segunda clase, treinta centésimos, de bolívar, por kilómetro.

Por cada tonelada de mercancías, víveres, producciones nacionales ú otros objetos semejantes, ó por metro cúbico, á juicio de la empresa, dos bolívares y setenta centésimos de bolívar, por kilómetro.

Por cada kilógramo de oro ú otras materias preciosas, veinte centésimos de bolívar, por kilómetro;

Por cada tonelada de carbón de piedra, cuarenta y cinco centésimos de bolívar, por kilómetro.

Los bultos que pesen más de mil kilógramos, ó tengan mayores dimensiones de cinco metros de largo y uno y medio de ancho, no están incluidos en esta tarifa, así como tampoco las materias explosivas ó peligrosas, y los valores bancarios ú otros semejantes, los cuales serán trasportados por convenios especiales.

Artículo 12.

Los terrenos de propiedad particular que necesite la empresa para sus establecimientos, serán tomados por el Gobierno Federal para uso público, de conformidad con las leyes, siendo de cuenta de la empresa el pago de la indemnización correspondiente.

Artículo 13.

La empresa podrá hacer, bajo las mismas condiciones que se expresan en este contrato, los ramales que crea convenientes, y tendrá la preferencia para la construcción y explotación, en igualdad de circunstancias, de cualquiera otra línea en el Territorio Yuruary.

Artículo 14.

El ancho de la vía será, cuando menos, de novecientos y catorce milímetros entre rieles, y los materiales que en ella se empleen, de la mejor calidad.

Artículo 15.

La empresa está obligada á conducir gratis, en el ferro-

carril, la correspondencia procedente de las oficinas nacionales de correos.

Artículo 16.

Tanto los empleados nacionales en comisión, como las tropas de la República, solo pagarán la mitad del precio de pasaje estipulado en la tarifa.

Artículo 17.

El Gobierno Federal garantiza á la empresa un interés anual de siete por ciento sobre la suma de un millón seiscientas mil libras esterlinas, según la repartición siguiente:

Un millón de libras esterlinas (£ 1.000.000) por la construcción de la línea del Orinoco á Upata.

Seiscientas mil libras esterlinas (£ 600.000) por la línea de Upata á Guacipati.

Esta garantía de 7 p§, se hará efectiva á medida que las expresadas líneas vayan siendo entregadas al tráfico.

Artículo 18.

Durante el período que abarca este contrato, la empresa no podrá ser gravada con ningún impuesto ó contribución, cualquiera que sea su origen, linaje y denominación.

Artículo 19.

La duración de este contrato será de noventa y nueve años, á contar de la fecha de su ratificación, al fin de cuyo tiempo el ferrocarril pasará, con todas sus pertenencias, á ser propiedad de la Nación, y durante este período de años, el Gobierno Federal se compromete á no pactar con ninguna otra persona ó compañía, la construcción de ningún ferrocarril que, en el Territorio Yuruary, úna las minas con el Orinoco.

Artículo 20.

Este contrato podrá ser traspasado á otra persona ó compañía, dando de ello aviso al Gobierno Nacional.

Artículo 21.

Las dudas y controversias que puedan suscitarse en el

cumplimiento del presente contrato, serán resueltas por los Tribunales de la República, de conformidad con sus leyes.

Artículo 22.

Este contrato queda sometido á la ratificación del Gobierno Nacional.

Hechos tres de un tenor, á un solo efecto, en París, á diez y siete de julio de mil ochocientos ochenta y seis.

Artículo complementario.

El lapso de cuatro meses, de que habla el artículo primero, podrá ser prorrogado por el Gobierno, si por motivos independientes de su voluntad la compañía no hubiera podido comenzar los trabajos.—Fecha ut supra.

De la Haute et Cª

GUZMÁN BLANCO.

DOCUMENTO NÚMERO 102

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.

Caracas: 30 de agosto de 1886.
23º y 28º

Resuelto:

El ciudadano Consejero Encargado de la Presidencia de la República, con el voto afirmativo del Consejo Federal, ha tenido á bien dar su aprobación al contrato celebrado en París entre el Ilustre Americano, General Guzmán Blanco, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de Venezuela en varias Cortes de Europa, y los señores de la Haute y

Cª, para la construcción y explotación de una línea férrea que, partiendo de un punto del Orinoco, vaya hasta Guacipati, capital del Territorio Federal Yuruari.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

A. ARISMENDI.

DOCUMENTO NÚMERO 103

Coro: 2 de enero de 1886.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

En cumplimiento del artículo 1º del contrato que tengo celebrado con el Gobierno de la República, para la construcción de un ferrocarril entre el puerto de La Vela y esta ciudad de Coro, tengo la honra de remitir á usted el plano que contiene el trazo de la línea que, según las exploraciones científicas que se han hecho, ha resultado ser el más conveniente.

Al permitirlo las fuertes inundaciones producidas por las crecientes del río que corre entre esta ciudad y La Vela, lo cual tiene intransitable la vía, daré principio á la construcción de la obra, dando aviso á ese Ministerio.

Suplico al señor Ministro, se sirva acusarme recibo de la presente nota y del plano; y me suscribo con toda consideración,

Su atento y s. s.

A. C. Salcedo.

DOCUMENTO NÚMERO 104

Señor Ministro de Obras Públicas.

Como apoderado del ciudadano Alejandro C. Salcedo, según consta por el documento que con el carácter de devolución tengo la honra de acompañar á usted, respetuosamente expongo:

Salcedo ha hecho todos los esfuerzos posibles para dar cumplimiento al contrato que en 21 de enero de 1884 celebró con el Gobierno Nacional, para la construcción de un ferrocarril entre el puerto de La Vela y la ciudad de Coro, y ha logrado acopiar elementos para dar principio á los trabajos y organizar la Compañía que ha de afrontar los gastos necesarios: están terminados los estudios del terreno, delineada la vía, levantado el plano de la línea y calculados los presupuestos: todo está listo para dar principio á los trabajos; mas no se podrán comenzar antes del 21 del que cursa como está fijado, por cuya razón ocurre al Gobierno en solicitud de la prórroga que se determina por el artículo 7º del referido contrato. Aunque Salcedo cree que no terminará febrero próximo sin que la obra esté comenzada, en previsión de cualquiera eventualidad, suplica se le conceda un año, que es el máximum que por su contrato se fija, y dentro de cuyo lapso tiene la seguridad de dar principio á los trabajos con toda la seriedad que demanda una obra tan importante como la que en esta ocasión me ocupa. La circunstancia de haberse contratado esta obra antes de la disposición legal que fija un derecho por los contratos que tienen concedida prórroga ó traspaso; el haber contribuido mucho al atraso de los trabajos preparatorios la perturbación de la paz á mediados del año pasado; y la importancia de esta empresa para el comercio que la hace de verdadera utilidad pública, me inducen á solicitar en nombre de mi poderdante, que al conceder la prórroga pedida, se le exonere del pago de la expresada contribución.

Es gracia y justicia que espero en Caracas, á 11 de enero de 1886.

Ignacio Andrade.

DOCUMENTO NÚMERO 105

—

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.

Caracas: 28 de enero de 1886.
22° y 27°

Resuelto:

Vista la representación del ciudadano Ignacio Andrade, apoderado del contratista A. C. Salcedo, en la cual solicita una prórroga de un año para principiar los trabajos del ferrocarril de Coro al puerto de La Vela, y estando ya trazada la línea, hechos los presupuestos y acopiados materiales, el Presidente de la República, con el voto afirmativo del Consejo Federal, ha tenido á bien conceder dicha prórroga, exonerando al contratista del pago del impuesto sobre traspaso y prórroga creado por Decreto de 24 de enero de 1885, por haberse celebrado con anterioridad á dicho Decreto, y en el cual tiene adquirido derecho de prórroga por un año.

Comuníquese y publíquese.

Por el Ejecutivo Federal,

J. HURTADO MANRIQUE.

—

DOCUMENTO NÚMERO 106

ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA

Ministerio de Obras Públicas.—Dirección de Vías de Comunicación, Acueductos y Contabilidad.

Caracas: 16 de febrero de 1886.
22º y 27º

Resuelto:

El Presidente de la República ha tenido á bien conceder la prórroga de un año para principiar los trabajos del ferrocarril entre Carúpano y Tunapuy; así como darle su aprobación al traspaso que de la concesión de veinte y ocho de mayo de mil ochocientos ochenta y cuatro hizo el contratista, ciudadano Pedro P. Escalona, al ciudadano José G. Núñez Romberg, todo de conformidad con los artículos 4º y 6º del contrato respectivo; quedando exonerado del pago de la contribución creada por el Decreto de 24 de enero de 1885, por haber ya adquirido para la fecha del Decreto, el derecho de traspaso y prórroga.

Comuníquese y publíquese,

Por el Ejecutivo Federal,

J. Hurtado Manrique.

DOCUMENTO NÚMERO 107

Caracas: 29 de setiembre de 1886.

Ciudadano Ministro de Obras Públicas.

Tengo la honra de acusar á usted recibo de su nota de 27 de los corrientes, en que se sirve manifestarme que desde

el 25 de enero de 1886, fecha de mi nota, como contratista en unión del General Juan E. Alayón, de la reparación y conservación de las carreteras de Oriente y Occidente, contentiva del informe de los trabajos ejecutados en dichas carreteras desde el 1º de octubre del año pasado hasta esa fecha, no aparece comprobante alguno de los trabajos posteriores en que se invirtieran los fondos recibidos con tal fin en virtud del consabido contrato, y se sirvió también pedir informe del verdadero estado en que se encuentran las carreteras; y tengo la satisfacción de contestar á usted manifestándole: que desde el 25 de enero de 1886 hasta el 15 de agosto, época en que terminaron mis compromisos por habérseme notificado que á solicitud del ciudadano Presidente del Estado Guzmán Blanco había cesado el contrato, se han mantenido cuadrillas en constante actividad, conservando los trabajos practicados; que se atendió luego á perfeccionar el trozo de carretera de aquí á Antímano, que fué engranzonado en casi toda su extensión: reparado las cañerías, abiertos sus desagües en toda su longitud y desmontado su trayecto, trabajos que destruyeron en gran parte las grandes lluvias y sin contar con los trabajos de consolidación de toda la línea, rellenando los hoyos con granzón, botando grandes derrumbes ocasionados por los fuertes aguaceros, como fueron los que se sucedieron en los puntos denominados Carite y El Tambor, aparte de los pequeños que tenían lugar á cada instante en todo el trayecto de carretera entre Guatire y La Cabrera; de desmontar toda la vía y de poner listos y corrientes todos sus desagües, se ejecutaron además particularmente los trabajos siguientes:

Muro de sostenimiento en Santo Domingo.

Composición del punto denominado El Zapo.

Composición y relleno del punto denominado El Aguacate, en la quebrada de Guarenas.

Composición y relleno en San Mateo, trabajo que fué perdido por las grandes lluvias

Composiciones constantes de las vueltas de la quebrada de Guarenas, habiéndose construido en una de ellas, y en un punto obligado del camino, un muro de sostenimiento para ensan-

charlo; todos estos trabajos fueron arrastrados por las crecidas constantes de dicha quebrada.

Reparación de todos los puentes, tales como calzar estribos, reemplazar vigas, etc.

Construcción de cañerías en partes donde creía que eran necesarias.

Reparación de las ya antiguas, habiendo tenido en algunas que repararlas casi en su totalidad, pues fueron obstruidas por la tierra que arrastraban las aguas.

Muro de sostenimiento en Carapa.

Relleno del puente de Carapita.

Composición de la cañería de El Zapo.

Composición de El Limón.

Relleno y composición de los puntos denominados Las Canales y La Haciendita, habiéndose tenido que echar grandes estacadas para levantar el plan de la vía y sostener el terraplén.

Atención casi diaria en el punto denominado Sebastopol, pues, dada la condición de la línea, en ese punto, todo trabajo que se ejecutaba en él era arrastrado por la gran cantidad de agua que corre por el camino.

Ensanche de la vía en algunos puntos comprendidos entre Mamera y el paso de La Cidra, todo esto se hizo con tiros de barrenos.

Apertura, en toda la línea, de los desagües que eran obstruidos con los derrumbes que caían.

Tales fueron, ciudadano Ministro, los trabajos ejecutados en el trayecto de carretera contratada por nosotros, y con ellos el estado de la carretera para el 15 de agosto en que cesamos de atenderla, su estado era de lo más regular, habiendo tenido por la crudeza del invierno que hacer grandes esfuerzos y gastos extraordinarios para tener siempre libre y expedito el tráfico.

Dios y Federación,

F. de P. Quintero.